

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE
DU CHARBON ET DE L'ACIER
(*ANNEXE AU JOURNAL OFFICIEL*)

DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE COMMUNE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SÉANCES

FEVRIER 1958

EDITION DE LANGUE FRANÇAISE

N° 31

E X E R C I C E 1 9 5 7 — 1 9 5 8

PREMIÈRE SESSION EXTRAORDINAIRE

SÉANCE DU JEUDI 7 NOVEMBRE 1957

A V E R T I S S E M E N T

La présente édition contient les textes originaux des interventions en langue française et la traduction de celles qui ont été faites dans les autres langues de la Communauté.

Ces dernières sont signalées par une lettre qui les précède :

- (A) signifie que l'orateur s'est exprimé en langue allemande.
- (I) signifie que l'orateur s'est exprimé en langue italienne.
- (N) signifie que l'orateur s'est exprimé en langue néerlandaise.

Les textes originaux de ces interventions figurent dans l'édition de la langue considérée.

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU CHARBON ET DE L'ACIER

ASSEMBLÉE COMMUNE

E X E R C I C E 1 9 5 7 - 1 9 5 8

PREMIÈRE SESSION EXTRAORDINAIRE

SEANCE DU JEUDI 7 NOVEMBRE 1957

(TROISIÈME SEANCE DE LA SESSION)

Sommaire

- | | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 1. Procès-verbal | 79 | 8. Politique commerciale. — Présentation et discussion d'un rapport de M. Plevén, fait au nom de la sous-commission de la politique commerciale : | |
| 2. Excuse | 80 | MM. Plevén, rapporteur; Gilles Gozard, président de la sous-commission | 116 |
| 3. Dépôt d'un rapport | 80 | Renvoi de la suite du débat à la séance du samedi matin | 124 |
| 4. Modification dans la composition d'une commission | 80 | 9. Ordre du jour | 124 |
| 5. Coordination des transports européens. — Présentation et discussion d'un rapport de M. Kapteyn, fait au nom de la Commission des transports :
MM. Kapteyn, rapporteur; Wigny, président de la Commission; Lichtenauer, le président; Scheel, le président | 80 | | |
| Suspension et reprise de la séance. | 94 | | |
| 6. Constitution de la sous-commission de la politique commerciale | 94 | | |
| 7. Coordination des transports européens (suite) :
MM. De Block, Dollinger, Caron, Poher, Battista, Spierenburg, membre de la Haute Autorité; Debré, Kapteyn, rapporteur, le président | 94 | | |
| Clôture de la discussion | 116 | | |

PRESIDENCE DE M. VANRULLEN

Vice-président

(La séance est ouverte à 11 h. 35.)

M. le président. — La séance est ouverte.

1. — Procès-verbal

M. le président. — Le procès-verbal de la séance d'hier a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

2. — *Excuse*

M. le président. — M. Roselli s'excuse de ne pouvoir assister à la fin de la présente session.

3. — *Dépôt d'un rapport*

M. le président. — J'ai reçu de M. Charlot un rapport, fait au nom de la Commission de la comptabilité et de l'administration de la Communauté et de l'Assemblée Commune, sur le compte des dépenses de l'Assemblée Commune pendant le cinquième exercice financier, 1956-1957.

Le rapport a été imprimé sous le n° 8 et distribué.

4. — *Modification dans la composition d'une commission*

M. le président. — J'ai reçu du groupe des libéraux et apparentés une demande tendant à remplacer, dans la Commission du marché commun, M. Motz par M. Gaetano Martino.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Cette nomination est ratifiée.

5. — *Coordination des transports européens*

M. le président. — L'ordre du jour appelle la présentation et la discussion du rapport fait par M. Paul J. Kapteyn, au nom de la Commission des transports, sur la coordination des transports européens.

La parole est à M. Kapteyn, rapporteur.

M. Kapteyn, rapporteur. — (N) Monsieur le président, messieurs, c'est pour moi un très grand honneur de présenter, au nom de la Commission des transports, le rapport sur la coordination des transports européens. Je suis particulièrement heureux de pouvoir le faire dans cette magnifique ville de Rome puisque, monsieur le président, c'est à Rome que furent prises, il y a de longs siècles, les premières initiatives pour la

création d'un vaste réseau routier en Europe occidentale. Il est vrai que le but n'était pas tant d'encourager le commerce que de nous subjuguer en nous envoyant les consuls de l'Empire romain. Mais je le pardonne volontiers aux descendants des Romains qui habitent cette ville puisqu'il nous ont accueillis avec tant de gentillesse et d'aimable cordialité.

Monsieur le président, dès que votre Commission des transports a commencé ses travaux, en 1952, elle s'est rendu compte que l'application des dispositions du Traité allait se heurter à de grandes difficultés. Nous n'avons pas tardé à apercevoir que le Traité avait un dynamisme interne qui devait mener nécessairement à une intégration qui en dépasserait les limites.

Nous nous sommes félicités de voir la Haute Autorité réussir bientôt à supprimer les discriminations les plus flagrantes ; mais dès qu'elle entreprit d'appliquer le § 10 de la Convention relative aux dispositions transitoires, les premières difficultés ont surgi.

Nous ne nous rappelons que trop bien combien la tâche de la Haute Autorité a été difficile à cette époque et quels efforts elle a dû déployer pour obtenir finalement l'introduction de tarifs directs dégressifs. Hélas, dès ce moment, nous avons compris que l'harmonisation prévue dans la Convention se heurterait à de très grands obstacles et qu'elle ne pourrait pas être réalisée avant longtemps.

C'est pour cette raison qu'il y a deux ans, votre Commission a soumis à l'Assemblée Commune une résolution dans laquelle il était demandé que les gouvernements créent une commission d'experts indépendants, c'est-à-dire, qui n'aient aucune obligation ni vis-à-vis des entreprises, ni vis-à-vis des gouvernements nationaux. Cette commission devrait avoir pour tâche de mettre au point des propositions relatives à la coordination des transports et de les soumettre au Conseil Spécial de Ministres ainsi qu'à l'Assemblée Commune.

De leur côté, les débats de l'Assemblée devaient contribuer à créer une opinion publique, ce qui apparaissait nécessaire puisqu'un certain nombre de décisions politiques devraient être prises en vue de réaliser l'harmonisation.

Je m'attarderai quelques instants à cette idée, qui n'est d'ailleurs pas nouvelle. Déjà en 1953, j'ai eu l'occasion, en ma qualité de rapporteur de

la Commission des affaires économiques du Conseil de l'Europe, d'attirer l'attention sur trois rapports celui de M. Bonnefous, celui de M. Van de Kieft et celui de M. Lemaire. Qu'ils aient demandé la création d'une Haute Autorité, d'un office ou d'un conseil, ils avaient un point en commun : tous trois, ils exprimaient l'avis que l'examen des problèmes très importants concernant les transports doit être soustrait à l'influence des querelles d'intérêt nationales.

Monsieur le président, les résolutions adoptées à cette époque ont toujours été transmises à la Conférence des ministres européens des transports et examinées par les représentants des ministres, étant donné que cette conférence ne se réunit elle-même qu'une fois par an. J'ai eu l'honneur de faire la connaissance de certains de ces messieurs. Je dois avouer que j'ai été profondément impressionné par l'étendue de leur savoir ainsi que par l'amabilité avec laquelle ils ont accepté de s'entretenir avec moi. Aussi suis-je convaincu que les résolutions du Conseil de l'Europe ont été déposées dans une corbeille à papier avec beaucoup de ménagement et de courtoisie.

En 1955, l'Assemblée Commune a présenté la résolution que j'ai mentionnée tout à l'heure. A la même époque, l'Assemblée Consultative du Conseil de l'Europe a adopté une résolution d'une teneur analogue présentée par M. Lemaire auquel je crois que nous avons tout lieu, aujourd'hui encore, d'être reconnaissants. A ce propos, je pense aussi aux efforts entrepris par notre collègue, M. Poher. Il nous faut être reconnaissants à M. Lemaire parce que la commission dont il a demandé la création à la Conférence des ministres des transports était une commission analogue à celle que nous avons demandée dans notre propre résolution. Nous avons eu le privilège de voir la résolution de l'Assemblée Commune être soumise à la Conférence qui se réunissait à Bruxelles pour élaborer le texte du traité que nous appelons maintenant le Traité instituant la Communauté Economique Européenne. Nous savons, en effet, que notre proposition a été examinée. Nous savons même qu'à un certain moment M. Spaak est intervenu en faveur de cette proposition. Mais nous n'avons pas tardé à comprendre que nos idées ne seraient pas acceptées.

La position de la Commission devint alors extrêmement délicate. Nous nous rendions compte que, si le Traité de la C.E.C.A. devait avoir une valeur réelle, ses dispositions relatives aux transports devaient être appliquées intégralement.

D'autre part, nous comprenions que cette application intégrale devait aller de pair avec la coordination de l'ensemble des transports.

Or, aucun indice ne permettait de prévoir que les gouvernements allaient s'engager dans cette direction. La Commission a longuement discuté de cette question pour parvenir enfin à la conclusion qu'elle devait elle-même faire un pas décisif. C'est ainsi qu'elle a demandé l'approbation du Bureau pour faire appel à des experts qui puissent la renseigner. Les trois experts dont elle a sollicité la collaboration sont MM. Dijkmans van Gunst, Geile et Hutter.

Monsieur le président, les renseignements que nous avons obtenus et les résultats des travaux de la Commission sont devant vous, enfermés dans ce volumineux rapport. Sans doute peut-on lui appliquer ces paroles prononcées par un homme célèbre : *In der Beschränkung zeigt sich der Meister*. (C'est dans la concision qu'apparaît la maîtrise.)

Ce rapport n'est certainement pas une œuvre de maître, sinon il ne serait pas si volumineux. Sans vouloir m'arroger les prérogatives du président de la Commission des transports, je tiens à préciser que si notre rapport est si long, il ne faut pas en faire le reproche aux experts.

Je suis extrêmement reconnaissant aux experts, et je le dis en tant que rapporteur, de l'extrême patience et de la persévérance avec laquelle ils se sont efforcés d'initier un brave fabricant de chocolat, si vous me permettez de me qualifier ainsi, à la science si complexe qu'est la coordination des transports.

Je pourrais diviser ce gros rapport en trois parties, à la manière d'un célèbre écrivain norvégien dont l'imagination créatrice ne pouvait s'exprimer qu'en trilogies. La première partie, je l'appellerais « la croissance », la deuxième partie, « le déclin » et la troisième partie « la vie nouvelle ». Bien entendu, la paternité spirituelle de cette troisième partie revient aux trois experts.

Je ne ferai pas un exposé passionnant et détaillé sur ce rapport, car je n'oublie pas que les réceptions d'hier se sont terminées à une heure tardive et je ne veux pas vous arracher prématurément à votre sommeil. Je me bornerai donc à évoquer brièvement quelques points particuliers.

Dans la première partie du rapport, nous avons rappelé que l'apparition des chemins de

fer a provoqué aussitôt des troubles sur le marché des transports qui voyait entrer en scène un nouveau mode de transport, totalement différent des autres. On a fait remarquer à juste titre qu'il s'agissait d'une sorte de spoutnik des transports.

Bien entendu, sous certains rapports, les canaux et les rivières faisaient concurrence à la route, mais chaque route et chaque voie d'eau pouvait être utilisée simultanément par plusieurs concurrents. Pour les chemins de fer, la situation est différente, car une même ligne peut difficilement être exploitée par plusieurs compagnies. C'est sur ce point que nous voyons se dégager un premier trait monopolistique du caractère des chemins de fer. A cela s'ajoute le fait que les chemins de fer pouvaient desservir des régions qui n'étaient pas accessibles par les canaux ; leur liberté de mouvement était plus grande, ce qui renforçait encore leur monopole. Et, comparés à la route, ils pouvaient transporter plus rapidement de plus grandes quantités de marchandises que les chariots attelés de chevaux.

Surtout au temps de leur premier essor, la position monopolistique des chemins de fer a été exploitée de manière abusive. Les usagers désiraient être protégés contre ces abus et les gouvernements se rendirent compte de la nécessité de prendre des mesures à cet effet. Il en résulta cette situation surprenante qu'à une époque où les gouvernements avaient pour principe de ne pas intervenir dans la vie économique, ils adoptèrent une attitude dirigiste vis-à-vis des chemins de fer et édictèrent toute une série de prescriptions en faveur des usagers.

C'est là l'origine de l'obligation de respecter les tarifs et les règlements d'exploitation, de l'obligation de transporter, etc.

Enfin, toute une philosophie des transports s'est cristallisée à partir de ces prescriptions, une philosophie tendant à considérer les transports comme un service public et partant de l'idée que les tarifs des chemins de fer devaient servir à atteindre des objectifs sociaux et économiques. La conséquence en était que sur certains trajets les chemins de fer ne faisaient plus aucun bénéfice ou étaient même déficitaires, tandis que sur d'autres ils étaient autorisés à recueillir des bénéfices plus élevés qu'il n'était nécessaire, afin de pouvoir établir un certain équilibre.

Ainsi tout allait pour le mieux pendant de nombreuses années. Il est indéniable que cette

philosophie avait des aspects positifs et attrayants, mais elle fut ébranlée lorsqu'un nouveau mode de transport fit soudainement son apparition : la traction par le moteur à explosion. Or, cette innovation se produisit autour de 1930, c'est-à-dire au cours d'une période caractérisée par une forte dépression économique. A ce moment, on ne comprit pas que ce nouveau mode de transport pouvait être utilisé en vue de résoudre, dans le domaine des transports, certains problèmes extrêmement délicats. Les esprits étaient trop préoccupés par la crise qui exigeait que des décisions de tendance fortement protectionniste soient prises du jour au lendemain. Bien entendu, cette évolution a également marqué la politique des transports de cette époque.

Ce nouveau mode de transport, qui était encore plus mobile que les chemins de fer et qui, en un certain sens, allait faire une concurrence déloyale aux autres modes de transports en raison du système tarifaire des chemins de fer, on tenta de le reléguer à l'arrière-plan.

En effet, les chemins de fer appliquaient des tarifs *ad valorem* ; le prix des transports de matières premières était peu élevé, tandis que pour d'autres marchandises, capables de supporter des tarifs plus élevés, les prix de transport étaient majorés. Pour cette raison, les transports routiers se consacrèrent principalement aux transports pour lesquels les tarifs des chemins de fer étaient très élevés. C'était l'écroulement des bénéfices des chemins de fer qui devinrent déficitaires parce qu'ils n'avaient plus que des lignes peu rentables à desservir.

C'est pourquoi de nombreuses mesures de protection furent prises.

A un certain moment après la guerre, on aurait peut-être pu réaliser, malgré les nombreuses difficultés qu'il aurait fallu vaincre, une autre forme de coordination, mais on n'en a rien fait.

Le Traité instituant la C.E.C.A. pose le principe selon lequel la concurrence entre les producteurs de la Communauté devait se dérouler sur des bases saines, ceux-ci devant être placés dans des conditions égales. Or, on se trouvait en présence d'un système des transports qui, depuis des dizaines d'années, tendait à favoriser les industries nationales. En outre, on constata que dans certains pays les transports de charbon et d'acier représentaient 40 % du volume total des transports et que, par conséquent, toute modification

des tarifs applicables aux transports des produits de la Communauté aurait de graves répercussions sur les transports de marchandises ne relevant pas de la Communauté.

Telles sont, monsieur le président, les difficultés qui nous ont amenés à demander l'assistance des trois experts.

Mais tout d'abord nous avons voulu savoir si nos idées étaient justes. Nous avons donc soumis aux experts un certain nombre de questions. Nous leur avons demandé si les conditions de concurrence existant actuellement dans les trois secteurs des transports n'étaient pas préjudiciables, dans certains cas, aux intérêts de la Communauté. Les experts ont répondu affirmativement.

Ensuite nous leur avons demandé s'il leur paraissait possible de n'appliquer la coordination qu'aux seuls transports de charbon et d'acier ; ils nous ont répondu qu'à leur avis cela n'était pas possible.

Puis nous leur avons demandé s'ils pensaient que l'on pourrait opérer la coordination en additionnant les transports nationaux coordonnés ; ils nous ont dit que cela ne leur semblait pas être une solution.

Ce n'est qu'à ce moment que nous leur avons demandé de nous faire des propositions et de nous dire de quelle manière, selon eux, la coordination des transports devait être opérée.

Or, monsieur le président, il est apparu que les trois experts et la Commission étaient unanimes à estimer que les prix de transport devaient être formés sur la base du prix de revient. C'est là un principe extrêmement important, car il rompt avec tous les systèmes actuellement appliqués dans les six pays.

Les experts étaient également d'avis qu'il fallait assurer le libre choix du chargeur et la libre concurrence entre les modes de transport, celle-ci étant néanmoins subordonnée à deux conditions : elle ne doit pas dégénérer en une concurrence ruineuse, ce qui revient à rejeter la formation de puissants groupes d'intérêts, et elle ne doit pas conduire à l'application de frets abusivement élevés en période de pénurie.

Cette idée aboutit manifestement à une conclusion très importante. Comme je viens de le

dire, on a poursuivi pendant une dizaine d'années une politique des privilèges nationaux. Or, si l'on part du principe selon lequel le prix de revient doit être à la base des prix de transport — compte tenu des trois nécessités suivantes : l'harmonisation doit être réalisée, la concurrence entre les modes de transports doit se faire sur la base de conditions égales, aucun secteur ni aucun pays ne doit bénéficier de conditions de faveur, l'harmonisation devant être réalisée de manière que tous soient placés dans la même situation — on obtiendra un système des prix de transport qui est parfaitement clair et ordonné.

Monsieur le président, nous aurons à faire face à un grave danger lorsque la Communauté Economique Européenne sera créée. Il se pourrait en effet que les droits de douane que l'on supprime réapparaissent dans le système des tarifs des chemins de fer et que les mesures de protection qui devaient disparaître se retrouvent sous une autre forme. Par conséquent, le système des tarifs de transport, et cela est vrai également des tarifs des chemins de fer, doit être assez clair pour que l'on puisse dépister facilement toute discrimination.

Ce système suppose, il va sans dire, que les investissements soient alignés sur lui. Il suppose également l'existence d'une institution qui, de l'avis de votre Commission, devrait contrôler le marché des frets. Cette institution n'appliquerait pas de tarifs minima et maxima puisque les tarifs devront se former librement ; mais sans doute faudra-t-il envisager certaines limites au-dessus et au-dessous desquelles ces tarifs ne devraient pas se situer, sans qu'ils soient pour autant fixés d'office.

C'est pourquoi la publicité de tous les tarifs est indispensable. Les éléments publiés ne devront pas l'être uniquement auprès de cette institution et, à part cela, demeurer confidentiels ; la publicité doit être telle que tout transporteur et tout autre intéressé puissent prendre connaissance des tarifs. A ce propos permettez-moi de revenir sur un problème que nous avons débattu récemment et qui se posera encore à l'avenir, je veux parler des tarifs spéciaux.

Imaginez que ces tarifs soient établis sur la base d'arrangements secrets conclus entre les chemins de fer et les entreprises. Ces tarifs seraient ensuite portés à la connaissance de la Haute Autorité et celle-ci pourrait juger s'ils sont compatibles avec le Traité ou non. Bien entendu, il se pourrait qu'elle prenne une décision contre

laquelle tel ou tel pays aurait des objections à formuler.

Or, si la publication des tarifs communiqués à la Haute Autorité l'ont été à titre confidentiel, le pays intéressé ne les connaît pas et ne peut pas recourir auprès de la Cour de Justice.

La publicité doit donc être telle que tous les intéressés puissent s'informer ; ainsi notre sentiment de la justice serait-il satisfait.

En ce qui concerne l'organisme qui serait appelé à contrôler le système tarifaire et à surveiller l'application des prescriptions en vigueur, la Commission des transports a estimé utile d'exposer dans une annexe les principes de l'« Interstate Commerce Commission » qui est la commission chargée de contrôler les transports aux Etats-Unis. Il nous a également semblé utile de donner un aperçu de l'histoire de cette commission, car ce sont les erreurs d'autrui qui sont les plus instructives.

Apprenant quelles ont été, au cours des vingt premières années de son existence, les difficultés auxquelles cette commission s'est heurtée parce qu'elle n'était pas dotée de pouvoirs suffisants et n'avait pas encore le droit de faire respecter ses prescriptions, nous nous rendons compte que l'histoire de cette commission aura pour nous une certaine signification le jour où un organisme analogue sera créé par les six pays.

Monsieur le président, j'en arrive au terme de mon intervention. Je prie l'Assemblée d'approuver ce rapport en précisant que, selon elle, ce texte — qui est naturellement une simple ébauche de l'action qu'il faut entreprendre et dont les points de détail doivent encore être approfondis — devrait servir de base aux négociations que le Conseil de Ministres mènera dans le cadre de la Communauté Economique Européenne lorsqu'il sera amené à définir une politique des transports des six pays.

D'autre part, je suis convaincu que la Commission des transports devra approfondir cette proposition car je pense, comme la Commission tout entière, que c'est là l'unique moyen de parvenir finalement en Europe à une politique des transports qui garantisse des conditions de concurrence égales dans tous les secteurs et empêche l'introduction de systèmes tarifaires artificiels qui favoriseraient de nouveau certaines industries nationales.

(Applaudissements.)

M. le président. — Je remercie l'honorable rapporteur. La parole est à M. Wigny, président de la Commission des transports.

M. Wigny, président de la Commission des transports. — Monsieur le président, l'objet de mon intervention est d'attirer l'attention de nos collègues sur l'importance particulière du rapport que M. Kapteyn a eu l'honneur de leur présenter.

La Commission des transports n'a pas eu l'intention de commenter simplement l'actualité, ni même de remonter à quelques principes qu'elle voudrait rappeler et développer. En étudiant le problème des transports, si mal résolu, elle a eu l'impression qu'elle examinait les chances du marché commun lui-même, qu'il s'agisse de notre marché du charbon et de l'acier ou qu'on se réfère à l'avance au marché commun général. Le bon fonctionnement des entreprises de transport est nécessaire pour que les principes établis dans les premiers articles de notre Traité ou dans celui de la C.E.E. soient respectés.

La matière des transports, si complexe qu'elle rebute les non-spécialistes, est importante pour trois raisons.

Elle l'est d'abord par son sujet. Pour des marchandises aussi pondéreuses que le charbon et l'acier, le coût du transport peut représenter 40 p. 100 du prix payé par l'utilisateur. Comment ne nous intéresserions-nous pas spécialement à cette question, si technique soit-elle, alors que le Traité, dans son article 3, nous fait un devoir de veiller à l'établissement, dans la Communauté, des prix les plus bas ?

D'autre part, les entreprises de transport sont réglées par des tarifs ; ces tarifs nationaux, sur lesquels je reviendrai, ont un caractère souvent fort arbitraire. Comment cette Assemblée ne se préoccuperait-elle pas de cette possibilité inépuisable de subventions, alors que les premiers articles de notre Traité interdisent les discriminations nationales et excluent toute possibilité d'aider un producteur au détriment de l'autre ?

Enfin, le réseau des voies de communication doit être conçu pour le nouveau marché commun général. Jusqu'à présent, le souci prédominant était national : les voies d'eau sont arrêtées par des bouchons au moment où elles doivent traverser les frontières nationales ; les chemins de fer semblent hésiter à les franchir ; et vous savez tous, par votre expérience d'automobilistes, que

trop souvent les routes s'étranglent au moment où elles vont passer en territoire étranger.

Si nous voulons que le marché commun général fonctionne bien, il est indispensable qu'il dispose d'une infrastructure et de voies de communication qui soient développées en fonction des nécessités communautaires.

La question des transports est importante pour une seconde raison. Nous arrivons à la fin de la période transitoire prévue par le Traité de la C.E.C.A., et, par ailleurs, va bientôt s'ouvrir le marché commun général. Or, messieurs, dans l'une comme dans l'autre perspective, nous pouvons avoir des inquiétudes: les expériences sont amères pour le passé, les espérances sont modérées pour l'avenir.

Expériences amères. En ce qui concerne le marché du charbon et de l'acier, l'article 70 du Traité prévoit que les utilisateurs doivent être placés et traités de façon comparable lorsqu'ils sont dans des situations comparables; en d'autres termes, qu'il ne doit pas y avoir de discrimination dans le coût du fret. Pour assurer cette égalité, condition fondamentale d'un fonctionnement régulier du marché commun, l'article 70 ajoute que les prix faits par les transporteurs aux chargeurs doivent être soit publiés, soit communiqués, pour contrôle, à la Haute Autorité. Mettant en œuvre ces principes, le paragraphe 10 de la Convention sur les dispositions transitoires prévoyait trois applications immédiates qui paraissent particulièrement urgentes et importantes.

La première concernait la suppression de toutes les discriminations nationales à la frontière. Vous savez comment, par exemple, un système de « rupture de charges » faisait supporter les frais d'un métaphorique transbordement du premier wagon dans le second; c'était une façon de placer subrepticement un droit de douane à l'importation des marchandises étrangères. Sur ce point, nous pouvons marquer notre satisfaction; au bout de trois mois, cette partie, la plus facile, de nos travaux a été accomplie.

La seconde mesure prévue par la Convention visait à l'établissement de tarifs directs internationaux. Vous savez aussi, messieurs, qu'au fur et à mesure que les kilomètres s'ajoutent, les tarifs dits dégressifs diminuent la charge financière du producteur; on ne tenait plus compte de la distance parcourue. Lorsqu'on franchissait

une frontière, on repartait au kilomètre n° 1, c'est-à-dire à celui qui était le plus coûteux. Il s'agissait évidemment, pour la même distance, d'une discrimination favorable au chargeur qui ne devait pas traverser de frontières. Ici, notre satisfaction est mitigée. Les tarifs directs internationaux sont réalisés pour les chemins de fer. Nous en sommes encore loin, très loin, en ce qui concerne la voie d'eau et la route.

Enfin, la troisième disposition avait trait à l'harmonisation. Ceci signifie que les tarifs, pour un même moyen de transport, doivent être établis selon des procédés comparables dans les différents pays. On en est sur ce point, au stade des études; or, comme parlementaires, nous savons tous combien de temps peuvent durer de pareilles études.

Voilà pour le passé. Quant à l'avenir, vous me permettrez de dire que, en lisant le Traité de la C.E.E., je n'ai encore que des espérances pareilles à celles de Dante se présentant à la porte de l'Enfer sans entrevoir encore celle du Paradis. En effet, le nouveau Traité est d'une prudence remarquable en ce qui concerne les transports. Estimant peut-être le problème trop difficile à résoudre, les ministres de nos différents pays ont fait confiance au collège ministériel de la nouvelle Communauté qui, à l'unanimité, devra inventer une politique commune dont les principes généraux ne sont encore que très vaguement indiqués dans le texte.

Le volumineux rapport qui vous est soumis, messieurs, est important pour une troisième raison, que M. Kapteyn n'a que partiellement indiquée. Cette troisième raison est la compétence des personnes qui ont collaboré aux travaux de la commission.

En qualité de président de cette commission, je crois de mon devoir de féliciter particulièrement M. Kapteyn pour le travail ardu qu'il fournit depuis si longtemps. Volontiers, notre rapporteur se prétend un autodidacte en la matière; mais c'est un autodidacte capable de poser des questions qui embarrassent souvent les experts et, aussi, de comprendre les réponses.

Je viens de citer l'intervention des experts. Ce rapport présente une importance particulière parce que, avec l'autorisation du Bureau, la Commission s'est fondée sur les avis de trois experts représentant trois pays et trois techniques différentes de transport: le fer, l'eau et la route.

Il est réconfortant d'observer que lorsqu'on s'est placé dans un esprit résolument scientifique, ou plus exactement technique, en écartant les préjugés nationaux et aussi les fiertés professionnelles, les solutions paraissent évidentes. Le rapport est présenté à l'unanimité et, sur presque tous les points, il reprend les suggestions unanimes des experts. Grâce soit à ceux-ci rendue pour la collaboration remarquable qu'ils nous ont fournie.

Après avoir souligné l'importance capitale de ce rapport qui n'a rien d'ordinaire, je passe au fond. Quelle solution a été esquissée ? M. Kapteyn vous a donné des explications précises. En ce qui me concerne, dans cette seconde partie de mon intervention, j'insisterai sur deux idées principales.

La première est que, après réflexion et non sans hésitation, nous sommes arrivés à une conception, je n'oserai pas dire nouvelle, mais plus saine de l'entreprise de transport.

M. Kapteyn a rappelé que, par tradition, nous étions tentés de considérer l'entreprise de transports uniquement comme un service public. Cette conception remonte à l'époque où le chemin de fer ayant un monopole, pouvant placer des barrières le long de ses voies et établir partout des écriteaux interdisant de circuler, il était nécessaire de réglementer une entreprise aussi essentielle, jouissant d'un pareil monopole, en lui imposant, d'une part, l'obligation de transporter et, d'autre part, celle d'assurer l'égalité entre tous les usagers.

Mais avec le temps cette idée fondamentale et juste s'est corrompue. Tout d'abord, s'agissant d'un service public qui ne doit pas se soucier du prix de revient, on a admis de plus en plus facilement des déficits considérables, de sorte qu'on ne sait plus très bien si le service de transport est bien ou mal géré ; ce ne sont pas les transporteurs, mais les contribuables qui, dans cette mesure, prennent la charge de cette prestation économique.

Si l'on en était resté là, c'eût encore été raisonnable. Mais on est allé beaucoup plus loin. Non seulement on ne s'est pas contenté de ne plus tenir compte du résultat financier global de l'exploitation des entreprises de transports, mais pour chaque transport particulier on ne s'est plus soucié du tout ni de l'avantage qu'il pouvait présenter pour le chargeur, ni du prix qu'il pouvait coûter à l'entrepreneur.

On a généralisé le tarif kilométrique uniforme ; à l'instar des dieux de l'Olympe, on a supprimé toutes les montagnes puisque l'on demande le même prix pour un transport effectué dans une plaine sans travaux d'art et dans les montagnes. On a connu ensuite le tarif kilométrique dégressif qui a supprimé les distances. Non content d'ignorer la géographie, on a enfin adopté le tarif *ad valorem* qui, celui-là, ne tient nullement compte du coût que le transport représente pour le transporteur, mais de la capacité financière du chargeur. Nous voilà, pour une entreprise importante, revenus à des procédés économiques que j'oserai qualifier d'orientaux : on fait payer le service d'après la tête de l'usager.

Le résultat est que nous n'avons plus de politique de transports et que nous n'avons plus de politique économique ou sociale.

Nous n'avons plus de politique de transports parce qu'il est impossible d'établir une relation entre le service et le prix qu'il coûte. Nous n'avons plus, ai-je dit, de politique économique et sociale. A travers les tarifs, nous avons voulu cependant réaliser une telle politique, favoriser la promotion du territoire en facilitant l'aménagement des régions éloignées ou sous-développées, soutenir des branches d'industries en difficulté et, au point de vue social, faciliter l'éclatement des grandes villes en offrant en dessous du prix de revient des tarifs de banlieue ou des abonnements ouvriers.

Après des décennies de pareilles pratiques, qui, vous l'imaginez bien, ont moins été inspirées par une idée cohérente et permanente de l'intérêt général que par les pressions contradictoires des intérêts particuliers, il est devenu impossible de connaître l'importance de la subvention accordée à telle région, à telle entreprise. Il est de même impossible de savoir dans quelle mesure la physionomie économique et sociale d'un pays est influencée par une politique tarifaire des transports.

Voilà pourquoi, sur ce premier point, la Commission, unanime, sur l'avis de ses trois experts, a estimé qu'il fallait revenir à la vérité et à l'honnêteté, c'est-à-dire à la notion de prix de revient.

Je pense que celui-ci doit être global. Pour chacun des moyens de transport, il doit inclure tous les éléments du coût, notamment ceux de l'infrastructure et du service financier des emprunts qui ont servi à payer ces travaux. D'autre part, il faut en exclure un ensemble de charges

que les transporteurs font souvent gratuitement, dans l'intérêt de la Communauté. Tels sont, par exemple, les transports militaires ; pour l'exactitude des comptes et la certitude du jugement, ils devraient être comptabilisés et payés.

Savez-vous que si l'on fait cette comptabilité complète du prix de revient, ce n'est pas nécessairement le chemin de fer qui en tire profit ? J'ai été frappé en constatant, dans une statistique récente que vient de publier l'Université de Louvain, en Belgique, que la route, qui supporte une charge importante des impôts, sous forme d'achat d'une essence lourdement taxée ou de plaques annuelles de circulation, paie finalement plus que ne coûtent son entretien et même la police de la circulation.

Voilà un exemple des résultats auxquels des études permettent d'aboutir. La Commission demande simplement que la recherche soit honnêtement faite.

Ne croyez pas que, se fondant sur le principe général du prix de revient pour tous les moyens de transport, elle ait voulu exclure les tarifs de soutien, les tarifs de concurrence. Sans doute ceux-ci, nécessaires dans le passé, continueront-ils à être indispensables. Certaines régions doivent être soutenues ; des entreprises doivent être développées, mais ce doit être exceptionnel. Les traités prévoient eux-mêmes la possibilité de ces exceptions. Encore faut-il, pour qu'on puisse définir celles-ci, que l'on parte d'une base connue, à savoir les prix de revient, et que ces exceptions nécessaires soient autorisées.

Telle est la première considération essentielle qui a guidé la Commission. Elle tend à une remise en ordre dans un domaine important de notre économie et doit permettre aux techniciens et surtout aux hommes politiques de porter des jugements sur la base d'informations exactes. Celles-ci manquent dans chacun de nos pays.

Cette lacune est particulièrement grave si nous voulons créer un vrai marché commun. En effet, à l'intérieur d'un Etat, nous pouvons nous résigner si une région, sans qu'on le sache, profite plus que d'autres et plus que nous ne le voudrions des faveurs du gouvernement. Mais le marché commun, qui exclut les discriminations nationales, serait faussé si chaque gouvernement national pouvait, dans la limite de la compétence qui lui reste, recréer des discriminations en faveur de ses producteurs et au détriment des producteurs étrangers.

Une deuxième considération que la Commission a développée plus brièvement, mais cependant avec beaucoup d'attention, concerne l'aspect institutionnel.

Sans doute peut-on se contenter de voter une loi et de s'en remettre, pour l'application, à la bonne volonté des hommes.

Mais il nous est apparu que l'application d'une politique commune ne saurait être garantie que par le contrôle d'un organe communautaire. Cette condition est d'autant plus indispensable, comme je vous l'indiquais tout à l'heure, qu'une telle politique des transports implique, à vrai dire à titre exceptionnel, l'existence des tarifs de soutien. Encore faudra-t-il qu'ils soient accordés par quelqu'un et surveillés ; on ne voit pas qui, en dehors d'un organe communautaire, pourrait remplir cette mission.

Arrivée à ce point de son raisonnement, la Commission a été prise d'un scrupule. Elle a jugé qu'elle ne ferait pas œuvre réaliste en proposant la création d'une quatrième communauté européenne au moment où nos Parlements nationaux viennent d'accepter la création d'une seconde et d'une troisième. Au surplus, elle n'est pas convaincue que ce foisonnement d'institutions européennes, multipliant à la fois les conflits de compétence et de contrariétés de décisions, soit très favorable. Elle a donc conclu qu'il n'était nullement nécessaire de préparer la création d'une nouvelle organisation européenne des transports, tant souhaitée cependant par les transporteurs eux-mêmes, et qu'on pouvait loger à la fois les lois et les organes nécessaires dans le cadre de notre Communauté de la C.E.C.A. et, surtout, dans celui de la Communauté Economique Européenne du marché commun.

Raisonnons d'abord dans le cadre de la C.E.C.A. Je n'ai pas besoin de rappeler que l'article 70 nous fait un devoir d'assurer des conditions comparables aux chargeurs qui se trouvent dans des situations comparables. D'autre part, un autre article du Traité, dont j'ai oublié le numéro — je n'ai pas ce genre de mémoire — précise que lorsque la Haute Autorité constate que, pour l'accomplissement de missions essentielles, elle manque de certains pouvoirs d'action, elle peut obtenir du Conseil de Ministres l'extension nécessaire de compétence. Le Conseil de Ministres a fait usage de cette liberté dans un autre domaine : il vient de créer un organe permanent qui s'occupe de la sécurité minière.

C'est avec le même raisonnement juridique et même beaucoup plus facilement que l'on peut et que l'on doit résoudre la question des transports dans le cadre de la Communauté du marché commun général.

Là aussi, la Commission Européenne, qui sera l'homologue de la Haute Autorité dans la nouvelle Communauté, a de larges responsabilités.

Il est prévu, d'abord, qu'elle doit présenter au Conseil de Ministres les règles d'une politique commune. C'est elle aussi qui devra en surveiller l'application, encore que l'exécution des mesures sera abandonnée aux Etats eux-mêmes.

C'est ici, vous vous en rendez compte, que la difficulté se présente. Si les Etats sont chargés de l'application des mesures communes, il est nécessaire qu'un organe communautaire surveille et constate que cette application a été régulière.

L'article 235 du nouveau Traité du marché commun prévoit la possibilité de mesures exceptionnelles se fondant sur cette disposition.

La Commission des transports propose la création d'un commissariat qui serait chargé de surveiller la politique des transports.

Est-ce du dirigisme? Aux Etats-Unis, pays du libéralisme économique, mais pays qui veut réellement une concurrence loyale entre tous les producteurs, a été créée une *Interstate commerce commission*, dont le prestige est immense et dont les arrêts sont importants. Ils peuvent se traduire par des charges très lourdes pour les transporteurs qui appliquent le principe espagnol : la faveur pour les amis et la justice pour les autres, bref, qui avantagent un transporteur au détriment d'un autre.

En proposant cet organe, nous ne faisons que suivre les principes fondamentaux des traités qui prévoient un équilibre automatique favorisant celui qui, économiquement, rend le mieux service, mais sans tricherie pour celui qui est moins bien placé.

Cet organe est subordonné, comme je le disais, à la Commission Européenne et à la Haute Autorité au point de vue politique ; il est aussi subordonné à la Cour de Justice, au point de vue de la légalité, en sorte que les décisions qu'il prendrait pourraient toujours être censurées juridictionnellement si elles n'étaient pas confor-

mes aux règles communes établies par le Conseil de Ministres sur proposition de la Commission Européenne.

N'avais-je pas raison, messieurs, de vous dire que ce problème des transports n'est pas, comme on le croit souvent, une simple question technique qui intéresse les experts ?

Comment! Notre Commission des affaires sociales se soucie sans cesse de l'amélioration du niveau de vie, ce qui implique l'obligation de peser sur les autres éléments du prix de revient, et nous ne nous préoccupons pas de ces milliards qui vont devoir être investis dans une nouvelle infrastructure ?

Comment! La Commission du marché commun elle-même se soucie d'exclure sans cesse toutes les discriminations, et nous ne nous préoccupons pas de ces discriminations cachées et combien efficaces qui se dissimulent sous les tarifs ?

Comment! La Commission des investissements se préoccupe d'orienter d'une façon raisonnable l'avenir de la Communauté en respectant les intérêts légitimes de chacun des Etats qui en font partie, et nous ne nous préoccupons pas de ce même problème qui se pose avec tant d'importance pour les transports ?

M. Kapteyn avait raison de vous demander, en terminant, et je me borne à renouveler sa requête, que vous ne considériez pas ce rapport comme un rapport ordinaire, prenant place purement et simplement entre celui que nous avons présenté il y a six mois et celui que nous vous présenterons au mois de février.

Il s'agit ici d'un rapport de principe abondant, dans leur essence, des questions qui intéressent le fonctionnement du marché commun.

(Applaudissements.)

(M. Battista remplace M. Vanrullen au fauteuil de la présidence.)

PRESIDENCE DE M. BATTISTA

Vice-président

M. le président. — Je remercie M. Wigny et je donne la parole à M. Lichtenauer.

M. Lichtenauer. — (N) Monsieur le président, pour les six pays appartenant à la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, comme pour n'importe quel autre pays ou groupe de pays, le rôle des transports peut être comparé à celui du sang qui, en tant qu'élément moteur et propulseur, est le facteur vivifiant de l'organisme dont il relie entre elles les différentes parties. Aussi est-il normal que nous attachions une telle importance à cette action d'intérêt vital pour notre Communauté, qui assure à la fois l'apport des matières premières et l'écoulement de nos produits. On peut donc se demander si l'aperçu limité que donne notre Commission met suffisamment en évidence la grande signification des transports pour notre œuvre. Quoi qu'il en soit, cette petite troupe d'enthousiastes avait conscience de l'importance de sa tâche lorsqu'elle a élaboré le rapport si substantiel dont nous sommes saisis.

Dans toute la Communauté et notamment dans mon pays, aux Pays-Bas, où cette forme de services internationaux, et donc d'exportation occulte, joue un rôle si important, ce rapport attirera sans doute l'attention de tous, comme une bouée de sauvetage surgissant dans l'insécurité de ce milieu qu'agitent le flux et le reflux des transports. Aussi suis-je convaincu, et je tiens à rassurer M. Kapteyn, que ce rapport ne disparaîtra pas dans la corbeille à papier des services compétents, à moins que ceux-ci n'aient prévu une corbeille à papier spéciale pour les rapports particulièrement volumineux et particulièrement précieux.

On pourrait même se demander si la Communauté ne va pas trop loin — quelque compréhensible et justifié que cela puisse paraître — en faisant aux problèmes des transports une si grande place. Car enfin notre Communauté s'occupe de charbon et d'acier et, par conséquent, le domaine des transports ne l'intéresse pas directement, bien que le développement des fabriques de machines et d'outils destinés aux charbonnages et aux entreprises sidérurgiques soit, accessoirement, de son ressort.

Il est naturel que toute action qui se déroule sur un plan tangent incline à empiéter sur les domaines limitrophes. Mais il en est de ce champ d'action tout comme du droit de propriété qui permet de jouir de la chose dans la mesure où cette jouissance ne porte pas manifestement préjudice aux intérêts justifiés d'autrui. Le droit d'autrui, tout aussi respectable, trace la limite de l'exercice de tout pouvoir qui n'est absolu que considéré en soi.

Aussi me semble-t-il que les déclarations figurant aux pages 1 et 2 du rapport vont très loin puisque la Commission des transports constate que les dispositions relatives aux transports ont un dynamisme interne tel que l'on se voit obligé de prendre, au delà même des limites du Traité, c'est-à-dire au delà des limites du champ d'action propre à la Communauté, des mesures communes dans le secteur des transports.

Selon la Commission, une harmonisation dans ce secteur exercera automatiquement sur le transport d'autres produits une influence dont il ne faut pas sous-estimer l'importance.

Il ne fait pas de doute que le § 1^{er} de la Convention relative aux dispositions transitoires constitue la base juridique de toute action dans le domaine des transports. Tout cela est bel et bien, et l'on peut se dire d'accord dans une assez large mesure ; mais il ne faut pas oublier que les maîtres du marché du charbon et l'acier entreprennent une incursion dans le domaine d'un autre marché qui, tout comme le nôtre, a sa vie propre, ses propres intérêts, ses règles à lui et qui doit crier gare, et être en mesure de le faire lorsque l'activité déployée en faveur du charbon et de l'acier risque de porter préjudice au marché des transports, alors que l'on ne peut pas s'appuyer sur une disposition non équivoque du Traité.

Il faut bien saisir cette idée et la mettre en évidence avec toute la clarté et toute l'insistance nécessaires. En présentant de façon si intéressante son rapport, M. Kapteyn a lui-même rappelé — et c'était tout naturel, puisqu'il parlait à Rome — quel avait été le régime des transports à l'époque romaine ; or, en ce temps, les transports avaient également leurs propres règles. Quel juriste n'a jamais songé avec angoisse à ce droit des transports propre aux Romains, au *receptum nautarum cauponum stabulariorumque* !

En ce qui concerne notre temps, je constate que tout au moins un des gouvernements intéressés a posé clairement ce même principe de l'autonomie des transports ; le bon droit d'autrui exige que chacun se borne à agir dans la sphère qui lui est propre.

Il est vrai que la Commission se fonde sur certains anciens documents, mais elle n'ignore pas non plus que, concernant le bien d'autrui, la prescription acquisitive suppose généralement un titre juridique et qu'en tout cas elle est interrompue par l'opposition de l'autre partie. Or, les

avertissements en ce sens n'ont pas manqué ; et pour cette raison encore, il convient de faire montre de quelque réserve.

M. Wigny a défendu avec beaucoup d'éloquence les intérêts qu'a la C.E.C.A. dans le domaine des transports, mais il ne faut jamais non plus perdre de vue quelle serait la situation si l'on considérait les choses à rebours. Que se serait-il passé s'il avait existé tout d'abord une communauté des transports et non pas une communauté du charbon et de l'acier et si cette communauté avait dit : dans l'intérêt des transports, il faut que l'industrie charbonnière et la sidérurgie importent tant et tant de matières premières en appliquant tel ou tel tarif et qu'elles offrent tant et tant de matières premières à l'exportation, afin d'assurer la bonne marche des entreprises ?

On comprend sans peine que c'est d'autre chose que nous avons besoin : de coopération au lieu de prescriptions unilatérales.

Permettez-moi de m'arrêter un instant encore aux déclarations de M. Wigny en vous rappelant qu'il a invoqué un argument qui, pour notre monde occidental, fait sans doute autorité : M. Wigny a cité Dante.

A mon regret, je dois cependant faire remarquer que même ce grand homme a eu ses moments de faiblesse. M. Wigny l'a pris au moment, pas très heureux, où il frappe aux portes de l'enfer et où, selon son propre témoignage, il se sent comme dans *una selva oscura*, après avoir perdu la *diretta via*. Il me semble que c'est là le moment le plus mal choisi pour prendre conseil chez Dante.

Bien entendu, il n'en sera pas de même lorsque la Communauté Economique Européenne, qui doit embrasser tous les secteurs de l'économie, sera instituée. En effet, les intérêts des transports, eux aussi, seront représentés et ils auront voix au chapitre lorsque sera définie la politique commune des transports que les six pays seront amenés à poursuivre aux termes de l'article 74 du nouveau Traité. La situation s'en trouvera certainement éclaircie.

Mais, à mon avis, la Commission va trop loin quand à la page 78 de l'édition provisoire du rapport, elle fait du résultat de ses études ainsi que de la nécessité de la coordination la base de la politique commune des transports également dans la C.E.E.

Il ne faut pas oublier que, sur ce point, nous sommes sortis de notre champ d'action et que la modestie sied à celui qui fait une incursion chez autrui. Même la bête de somme d'autrui, joli symbole des transports, point ne la convoiteras...

Naturellement, cela n'empêchera pas ceux que les problèmes des transports concernent directement, et qui par conséquent ont leur mot à dire, de relever avec plaisir les nombreux éléments remarquables contenus dans le rapport, d'en tenir compte et d'en faire leur profit.

M. Kapteyn, notre rapporteur extrêmement compétent — et j'insiste particulièrement sur le qualificatif — s'est lui-même présenté comme un brave fabricant de chocolat ; et je n'ai donc plus à le faire. Mais dans la mesure où cette indication pourrait cacher un élément freudien, je puis l'assurer que personne dans cette Assemblée ne demandera : « Qu'allait-il faire dans cette galère ? » Bien au contraire, nous sommes très heureux de l'y voir et nous apprécions hautement ses grandes qualités.

Notre rapporteur a approuvé à juste titre la déclaration faite par la Haute Autorité à la page 24 de son Cinquième Rapport général, lorsqu'elle dit qu'il n'y a de solution valable aux problèmes des transports que dans l'élaboration d'une politique commune qui tienne convenablement compte des conditions de bonne gestion des transports, des conditions d'équilibre de l'économie générale, des conditions initiales des développement régionaux. Il est certain que ces principes généraux méritent approbation, à condition qu'il soit bien entendu qu'il appartient en premier lieu aux milieux des transports de juger quelles sont les conditions d'une bonne gestion.

Ce n'est évidemment pas la même chose que d'entendre, quelles que soient leur compétence et leur autorité, trois experts choisis par des tiers. Dans son brillant rapport, la Commission fait d'ailleurs elle-même preuve, à ce sujet, d'une compréhension dont il faut lui savoir gré.

Le principe selon lequel les entreprises de transport doivent, elles aussi, couvrir leur prix de revient est extrêmement important et on ne saurait trop le recommander. Son application permettra d'assainir les chemins de fer européens dont on trouvera bientôt tout naturel qu'ils soient le parent pauvre de la famille des transports. Ainsi seront posés les fondements d'une politique plus saine des transports euro-

peens qui permettra d'éliminer les effets nuisibles d'une politique des transports artificielle.

Il faut hautement approuver une autre idée qui est exprimée dans le rapport : celle du libre choix des moyens de transport par l'utilisateur. En effet, un marché ne peut se développer normalement que si rien ne s'oppose au jeu de l'offre et de la demande.

A mon avis, c'est le grand mérite de la Commission que d'avoir clairement énoncé cette idée. Tout ce que je souhaite, c'est que cette idée de liberté soit respectée quand il s'agira de déterminer les frets. Or, lorsque je lis les chapitres II et III, je ne puis malheureusement pas me défendre entièrement de l'idée que l'on a par trop regardé ce problème à travers la lunette des chemins de fer.

C'est d'ailleurs ce sentiment qui me fait souhaiter que notre Assemblée prenne garde que les nouvelles amours qu'elle a conçues pour les transports ne dégénèrent pas en une passion irréflectie qui l'amène à étouffer l'objet de ses feux. Toute vertu, si elle est poussée à l'excès, peut devenir une forme particulière de vice car, en ce bas monde, le vice se tient tout près de la vertu et l'accompagne comme un frère jumeau. C'est ainsi que le principe selon lequel les entreprises de transports doivent pouvoir couvrir leur prix de revient est un principe sain, lorsqu'on le considère en soi ; mais son application peut aboutir à la fixation des prix également dans le secteur de l'économie privée, et cette forme de dirigisme risque fort d'en empêcher l'épanouissement.

Les entreprises de transports par route ou par eau appartenant au secteur privé ont besoin d'une certaine liberté d'action qui peut les amener à poursuivre une politique différente en ce qui concerne certains aspects de leur activité et même en ce qui concerne certaines relations.

Au moment où nous allons nous engager dans une voie nouvelle, je tiens à signaler les restrictions auxquelles doivent se soumettre ceux qui se proposent de définir un principe, quelque rationnel qu'il soit.

Mon appréhension ne m'est pas dictée uniquement par des considérations théoriques. A la page 54 du rapport, il est dit que les tarifs et les conditions doivent être publiés, mais que l'on ne peut pas se contenter d'une simple communica-

tion à tel ou tel organisme. A la page 18, il était déjà fait allusion à l'existence de contrats de transport secrets à laquelle se heurte l'application de l'article 60 du Traité qui a pour objet de régler le problème des prix. Ce raisonnement ne laisse pas de nous surprendre, puisque le troisième alinéa de l'article 70 dispose expressément que les barèmes, prix et dispositions tarifaires de toute nature appliqués aux transports de charbon et d'acier à l'intérieur de chaque Etat membre et entre les Etats membres sont publiés ou portés à la connaissance de la Haute Autorité.

Un choix est donc expressément laissé. Comme on le sait, cette disposition a été insérée à la demande d'un des six pays. Or, va-t-on maintenant laisser devenir lettre morte le troisième alinéa de l'article 70, parce que l'on craint que l'application de l'article 60 ne se heurte à des difficultés ? Poser la question, c'est y répondre. Au surplus, il s'agit là d'une réglementation spéciale en matière de prix des transports, à côté des prescriptions générales sur les prix que contient l'article 60 ; or, chacun sait que la disposition spéciale prime la disposition générale.

Je ne crois d'ailleurs pas que tous les pays accepteraient une obligation de publicité illimitée. Ils s'y refuseront pour la simple raison que son acceptation serait incompatible avec la bonne gestion des entreprises de transports qui doivent poursuivre leur action en toute indépendance sur le marché des transports internationaux ; elle aurait pour conséquence de paralyser le travail et la vie dans les régions les plus éloignées et les plus inaccessibles. A ce propos, je vous rappelle que dans son introduction M. Kapteyn lui-même a parlé d'un « système » tarifaire, atténuant par la suite cette idée en parlant d'une sorte de tarifs marginaux. Cependant, il est généralement connu — je pourrais en citer de nombreux exemples — que l'on peut établir des tarifs marginaux de telle sorte qu'ils soient pratiquement des prix fixes. M. Wigny a employé à ce propos les mots : « que nous voulons régler ». Il ne m'échappe pas que la tentation est grande d'utiliser les informations publiées en vue d'agir sur les prix. La deuxième étape pourrait ensuite consister à exercer une pression en vue de l'application de tarifs fixes avec toute la rigidité à laquelle ils conduiront.

Sans doute pourrait-on m'objecter que mes remarques sont prématurées, mais je crois, monsieur le président, qu'elles ne sont pas plus prématurées que les déclarations de la Commission elle-même qui a présenté son rapport en

précisant qu'il s'agissait d'une ébauche. Dès lors, je peux à mon tour présenter une ébauche d'objections : un homme averti en vaut deux.

J'ai été très surpris de constater que le rapport prend une position singulière au sujet de l'article 70 et je crains d'en devoir conclure à l'existence de certains éléments dirigistes qui seraient tout prêts à passer outre même à une prescription précise du Traité, à un *pactum* qui, comme tous les autres, est *servandum*. Que l'obligation de publicité existe ailleurs, cela n'a en soi aucune signification ; de tels faits ne peuvent être jugés que dans leur cadre particulier. J'estime d'ailleurs superflu d'imiter les bévues d'autrui.

Si j'insiste tellement sur ce point, c'est que, je le répète, il est demandé dans le rapport, à propos de la discussion sur les dispositions du Traité instituant la C.E.E. qui concernent les transports, que les principes qui sont à la base de ses propositions servent de point de départ à la politique commune des transports qu'aux termes de l'article 74 de ce Traité les six pays sont convenus de poursuivre à l'intérieur du marché commun. Il me semble qu'on a vendu la peau de l'ours avant d'avoir tiré la bête, avant même que la chasse soit ouverte, car enfin certains de nos Parlements doivent encore ratifier le Traité.

Après la ratification, les services compétents devront se pencher sur les dispositions du Traité et en définir *ex cathedra* la portée. Alors seulement le moment sera venu de s'interroger sur l'aspect que prendre une politique commune des transports européens. Ceux qui veulent régenter dès à présent la future coopération risquent de donner dans ce dirigisme dont il faut se méfier comme de la plupart des concepts qui se terminent en isme.

Pour finir, j'exprimerai l'espoir que ceux qui auront à appliquer le Traité instituent la C.E.E. accueilleront avec reconnaissance les nombreux éléments positifs que contient le rapport dont nous sommes saisis et que, dans l'esprit de la mise en garde que je viens de faire, ils s'abstiennent de toute exagération, nuisible dans ses effets, même si elle part d'un bon mouvement.

Au début de mon intervention, j'ai comparé les modes de transports aux vaisseaux sanguins qui transportent le principe de vie dans notre corps ; or, cette comparaison impliquait que ce mouvement doit se faire librement, encore que sous le contrôle d'experts chargés de prévenir des déviations malsaines. La constriction vascu-

laire paralyse et tue ; je me suis permis de signaler certaines conceptions du rapport qui pourraient provoquer cette paralysie et je souhaite que l'on renonce aux tendances qui font courir de si grands risques.

J'aurais terminé ainsi mon intervention, si M. Wigny ne m'avait pas montré que dans un exposé consacré à ce thème il faut s'appuyer tout au moins sur un illustre poète. A mon tour, je citerai donc Dante, mais je me tiendrai bien éloigné de l'enfer et le rejoindrai au paradis. Nous savons tous qu'à la fin de son œuvre, ce maître inégalé parle de l'amour qui unit les hommes et les porte à travailler en commun, de cet amour qui est le principe essentiel du monde. Et comme le poète emploie une image étroitement liée au mode de transport le plus noble de l'univers, j'invoquerai avec lui l' *amor chi muove il sole e l'altre stelle*.

(Applaudissements.)

M. le président. — Je désire attirer l'attention de l'Assemblée sur la situation. Sept orateurs sont encore inscrits pour prendre la parole dans le débat sur les transports. Dans le débat sur la politique commerciale, nous devons entendre le rapporteur, le président de la commission et quatre orateurs inscrits.

L'Assemblée devra entendre aussi la réponse de la Haute Autorité à l'issue de chacun de ces deux débats.

Or, les deux débats doivent se terminer aujourd'hui, pour que la journée de demain puisse être entièrement consacrée à l'échange de vues avec le Conseil Spécial de Ministres. De plus, la séance devra être levée vers 18 heures 30 en raison de la réception qui aura lieu à la Chambre des députés.

Il serait donc opportun que les orateurs limitent le plus possible la durée de leurs interventions et je fais appel à eux pour qu'ils soient brefs. Je n'entends évidemment pas fixer la durée des interventions, car je désire que la discussion se poursuive en toute liberté, vu l'importance du problème en discussion. Je prie simplement mes collègues de bien vouloir faire en sorte, dans la limite des possibilités, que la durée de leurs interventions n'excède pas dix minutes.

La parole est à M. Scheel.

M. Scheel. — (A) Monsieur le président, messieurs, le présent rapport sur les problèmes européens des transports a une importance qui dépasse largement la séance d'aujourd'hui. Je voudrais donc, au nom du groupe libéral, aborder quelques-unes des principales considérations du rapport, bien que je ne sois pas membre de la Commission des transports.

Le but de ce rapport est de créer un ordre convenable des transports accordant en même temps à ceux-ci la place qui leur revient dans l'économie. Or, il apparaît particulièrement important que les moyens envisagés pour atteindre ce but s'inspirent de considérations économiques correspondant aux lignes directrices du marché commun et répondant, en même temps, aux exigences de l'expansion économique et d'un accroissement du bien-être dans un grand espace économique.

Permettez-moi de citer une phrase qui figure au chapitre I, paragraphe 4, du rapport : « La coordination doit être dominée par l'intérêt général, ce qui signifie sur le plan économique que la plus grande limitation possible du coût global des transports doit être recherchée à égalité des services rendus. »

Les chapitres suivants illustrent ce principe. J'y relèverai quelques points qui méritent, à mon avis, une attention particulière.

Les prix de transport doivent être déterminés par le prix de revient. A première vue, ce principe semble aller de soi ; mais quiconque connaît les conditions de nos modes de transport européens sait à quel point on a enfreint et on enfrait aujourd'hui encore ce principe, non seulement de cas en cas, mais aussi systématiquement. Or, comment une entreprise, de transports ou autre, peut-elle travailler de façon rentable et rendre le plus de services possible à l'ensemble de l'économie, si l'on néglige cette condition élémentaire de la formation des prix ?

J'insiste tout de suite sur le fait que je suis personnellement, comme mon groupe, un partisan convaincu de l'économie dite de marché. Je reconnais donc très bien l'importance du « prix du marché ». Mais, il faut bien le dire, je crois qu'il ne saurait exister à la longue un prix du marché qui s'écarterait trop du coût. Ceci n'exclut pas que l'on reconnaisse l'importance d'un prix qui se forme par le jeu du marché lui-même.

Or, si l'on adopte le prix de revient comme base générale de la formation des prix, une des

conditions en est que tous les prix de revient soient mis à la base de la formation des prix. Il faut, en outre, qu'on puisse les ventiler de façon exacte et les rendre comparables. C'est pourquoi une unification des comptes des frais apparaît désirable.

Je ne puis pas entrer ici dans les détails de cette question, mais je suis persuadé que cette unification est praticable. Il résulte du rapport qu'on a déjà effectué des travaux préparatoires détaillés dans ce domaine. Je puis rappeler ici — et je crois que M. le président de la Commission l'a déjà fait — ce que l'*Interstate Commerce Commission*, aux Etats-Unis, a déjà groupé en fait d'expériences dans ce domaine.

Une autre condition est l'harmonisation des charges relatives aux frais : je songe surtout à la charge fiscale, qui ne doit provoquer aucune discrimination, de même qu'aux frais de personnel et aux divers engagements relatifs à la responsabilité. Il existe des frais qu'il faudrait pouvoir ventiler ou qui devraient être reportés de façon égale sur tous les modes de transport.

Je sais que ce problème n'a jamais cessé d'agiter les esprits et que de nombreux pourparlers ont eu lieu, à ce sujet, entre tous les intéressés en matière de transports.

J'ai été très impressionné par les observations faites dans le rapport par l'un des experts, M. Dijkmans van Gunst. Il y expose sous une forme très claire la façon dont il serait possible, dans le cas de tarifs accordés pour des raisons politiques ou sociales et qui diffèrent fortement de ceux qui sont applicables à des marchandises comparables, de parvenir cependant à une compensation pour les modes de transport en question.

Il faudra certes examiner encore ce problème de plus près. Mais je crois que les prémisses reconnaissables dans cet exposé représentent un juste point de départ.

Il faudra aussi rechercher dans quelle mesure certaines obligations comme celles qui existent en particulier dans les chemins de fer et la navigation intérieure, par exemple l'obligation de transporter et de maintenir une capacité de réserve, représentent pour ces modes de transport une charge inadmissible, ou bien dans quelle mesure, au contraire, ils peuvent les supporter sans difficulté.

On agite beaucoup ces diverses conceptions. Ne fût-ce que pour cette raison, le rapport a le mérite de les faire apercevoir sous un jour nouveau.

Le rapport constate, en outre, que l'adaptation des rémunérations du transport ne doit pas aboutir à une atomisation des tarifs. Ce serait méconnaître le sens d'un tarif de transport que d'exiger un trop grand éparpillement ou de trop grands changements dans le temps.

Cependant, en dernière analyse, il serait sans doute non seulement convenable, mais même nécessaire au point de vue économique, d'ajuster davantage les tarifs aux prix de revient, même dans les chemins de fer. Il résulte de plusieurs passages du rapport que l'application du système tarifaire actuel, qui ne tient compte des prix de revient que de manière insuffisante, cause de pertes à l'ensemble de l'économie. La rigidité de ce système qui, comme l'a indiqué M. le rapporteur, a sa source dans un état de fait valable dans le passé mais qui n'est plus guère justifié aujourd'hui, implique de grandes faiblesses et est la source de grandes insuffisances. Une des tâches importantes de l'intégration européenne doit consister, semble-t-il, à trouver une solution satisfaisante sur ce point.

Je n'examinerai pas par le menu les propositions contenues dans le rapport au sujet du tarif différentiel proportionnel aux prix de revient. Il en est question à l'annexe A, sous la plume de l'expert, M. Hutter, mais le sujet est trop spécial pour qu'on puisse le soumettre à une analyse détaillée devant cette Assemblée. Ces propositions contribueront sans aucun doute à nous faire parvenir à une formation des prix de transport qui soit plus rationnelle du point de vue économique et mieux adaptée aux conditions modernes.

Permettez-moi, en terminant, monsieur le président et messieurs, de prier instamment les gouvernements de nos pays de s'occuper en détail des questions fondamentales relatives à la nature des tarifs et de prendre les indications de ce rapport, si complet et si remarquable, pour base de l'élaboration de la politique commune des transports qui devra être pratiquée aux termes du Traité instituant la Communauté Economique Européenne.

(Applaudissements.)

M. le président. — Je remercie M. Scheel.

Avant de suspendre la séance, je prie l'Assemblée de noter que nos travaux reprendront à 15 heures 30 avec la suite de la discussion du rapport de M. Kapteyn sur la coordination des transports européens. Viendront ensuite la présentation et la discussion du rapport de M. Pleven sur la politique commerciale de la C.E.C.A.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à 13 h. 15, est reprise à 15 h. 35 sous la présidence de M. Rip.)

PRESIDENCE DE M. RIP

Vice-président

M. le président. — La séance est reprise.

6. — *Constitution de la sous-commission de la politique commerciale*

M. le président. — J'informe l'Assemblée que la commission des affaires politiques et des relations extérieures de la Communauté et la Commission du marché commun ont procédé à la désignation des membres de la sous-commission de la politique commerciale, qui sera composée comme suit : MM. Birrenbach, Bohy, Cantalupo, Gozard, Guglielmone, Margue, Nederhorst, Pleven, Poher, Sassen, Wehner et Wigny.

7. — *Coordination des transports européens (suite)*

M. le président. — l'ordre du jour appelle la suite de la discussion du rapport de M. Kapteyn, fait au nom de la Commission des transports, sur la coordination des transports européens.

La parole est à M. De Block.

M. De Block. — *(N)* Monsieur le président, je n'ai pas l'intention d'entrer dans le détail de ce rapport, je ne veux pas davantage répondre aux discours que nous avons entendus et qui appelleraient pourtant de nombreuses remarques. L'examen détaillé de cet important rapport nous mènerait beaucoup trop loin, et puisque le temps nous est limité, je m'efforcerai d'être bref.

J'ai encore une deuxième raison de ne pas m'y attarder : c'est que j'approuve bon nombre de points de ce rapport. Mes paroles ne devront donc pas être prises pour une critique ; j'essaierai simplement d'appeler votre attention sur certains points qui ont été traités d'une façon trop théorique.

Tout d'abord, je dirai combien j'apprécie la méthode de travail qui a été suivie. Mon expérience des transports m'autorise à dire qu'il est toujours utile de prendre l'avis des experts lorsqu'il s'agit d'élucider des questions techniques. Mais une fois que les experts ont été entendus, nous devons chercher à nous faire une opinion en tenant compte à la fois des données théoriques et des réalités, c'est-à-dire des circonstances politiques et des traditions. Nous pourrons alors tirer des conclusions pertinentes.

Je félicite ensuite M. Kapteyn qui, bien qu'il s'intitule modestement un brave fabricant de chocolat et nous prévient qu'il n'est pas expert en matière de transports, a fourni un travail remarquable. Je le dis pour trois raisons.

Je constate tout d'abord que dans son rapport M. Kapteyn montre combien il importe que les transports travaillent rationnellement dans chacun des pays et dans l'ensemble de la Communauté. Si nous disposions de données précises sur ce que coûtent les transports dans les différentes régions, nous serions amenés à conclure — j'en suis fermement convaincu — qu'il n'est aucune branche de l'économie où l'argent est gaspillé autant que dans les transports. Or, si l'on veut que la Communauté future soit solide, il faudra la doter d'un système rationnel des transports.

Sauf erreur, l'un des premiers articles du Traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, de même qu'un article du nouveau Traité dit qu'il faut relever le niveau de vie. Cela signifie en d'autres termes qu'il faut abaisser constamment les prix. Or, le coût des transports est précisément un élément important de la formation des prix.

En second lieu, M. Kapteyn fait remarquer très justement que jusqu'ici nous n'avons pas atteint, en matière de transports, les résultats que nous pouvions escompter. Mais il se trompe en pensant que son rapport sera relégué au fond d'un tiroir ; tel ne sera certainement pas le cas en Belgique.

Dans certains rapports adressés au Ministre des transports de Belgique, il est souvent ques-

tion des déclarations de M. Kapteyn, et sur de nombreux points on est d'accord avec lui en Belgique. On y signale cependant que bien des difficultés subsistent. Ces difficultés proviennent de ce que certains pays sont disposés à coordonner les divers modes de transports, alors que d'autres, invoquant l'intérêt national, refusent de s'engager sur cette voie.

En troisième lieu, le rapport de M. Kapteyn me paraît important parce qu'il indique des solutions pour de nombreux problèmes de transports qui se posent dans la Communauté.

Je constate en revanche que le rapport est malheureusement beaucoup trop théorique et qu'il ne tient pas toujours compte de la réalité.

Quand j'examine comment on en est arrivé aux systèmes tarifaires dans les chemins de fer et que l'on me dit que la méthode suivie n'a pas été bonne, je préfère ne pas me prononcer. Mais j'aimerais bien poser une question à ceux qui désirent changer le système. Etes-vous en même temps disposés, leur demanderais-je, à faire augmenter le prix du charbon, du minerai de fer et de l'acier ? Car, de toute évidence, cette augmentation suivra nécessairement l'introduction de tarifs de transport uniformes.

Quelques mots maintenant au sujet du commissariat aux transports. Je dirai tout de suite que j'applaudis à sa création. A mon avis, ce commissariat aura une double tâche à remplir. Sa première tâche ne consistera toutefois pas à rechercher immédiatement la coordination. Selon moi, il devra en tout premier lieu chercher à persuader chaque pays individuellement que la coordination au niveau européen répond à son propre intérêt. Je vous assure, messieurs, que tant que l'on n'aura pas ôté aux différents partenaires l'idée qu'une coordination partielle ou complète peut leur porter préjudice, vous vous heurterez à de grosses difficultés car l'intérêt national l'emportera toujours sur la solidarité internationale.

C'est précisément cette idée que nous devons déraciner et je crois qu'à cet égard le commissariat aux transports aura un rôle extrêmement utile à jouer.

Pour ne pas être trop long, j'indiquerai simplement quelques exemples qui montrent que le rapport a été conçu d'une façon par trop théorique.

En un certain passage, on dit qu'il faut constituer une « réserve » de moyens de transport. Quand on parle de cette réserve, on voit immédiatement surgir différentes questions. Quand y a-t-il pénurie de moyens de transport ? Je vais parler de mon propre pays. Il y a pénurie lorsque les conditions météorologiques sont telles que la navigation intérieure et une grande partie des transports routiers sont arrêtés, si bien que les chemins de fer restent le seul moyen de transport. Je vois encore une autre possibilité : la navigation sur les canaux est seule éliminée, mais les transports par route et par rail continuent à fonctionner.

Autre question : de combien cette réserve doit-elle être ? En Belgique, nous avons une réserve d'environ 60 %, ce qui veut dire que les possibilités de notre système des transports dépassent de 60 % la demande. Personnellement, je pense qu'une réserve de 60 % est trop grande, compte tenu de deux phénomènes que nous observons dans le domaine des transports.

Quand il n'y a pas assez de moyens de transport, les transports deviennent trop chers ; et lorsqu'il y en a de trop, le prix du transport devient également trop fort. Pourquoi ? Parce qu'il faut tenir compte des capitaux investis. Si ces capitaux sont vastes au point de ne plus pouvoir donner de rendement, les transports deviendront inévitablement trop onéreux. De là, cette nouvelle question : Où est la juste limite ? A 20 % ou à 25 % ? Je n'en sais rien. En tout état de cause, monsieur le président, lorsqu'on parle de réserve, il faut en fixer l'ordre de grandeur.

Puis il se pose encore une autre question, non moins difficile : Comment cette réserve doit-elle se répartir ? Il n'est pas permis de dire : la réserve doit grever exclusivement les chemins de fer ou les transports par voie d'eau ou les transports par route ; il faut répartir cette réserve sur les trois modes de transport.

A l'examen, on apercevra naturellement que tel genre de transport dispose d'une plus forte réserve que tel autre. Mais comment va-t-on procéder pour déterminer la part de la réserve afférente à chaque mode de transport ? Je prends de nouveau l'exemple de mon pays. Nous comptons, chez nous, environ deux mille entreprises qui font des transports par route pour autrui. Comment dire chez qui cette réserve doit se trouver ?

Voilà les questions qui se posent, des questions auxquelles il est bien difficile de répondre. Pourtant, il me semble que ces problèmes doivent être résolus.

Dans le rapport, il est aussi parlé de l'infrastructure, question importante dont on s'entretient depuis des années. Quelle est la situation ? Dans la plupart des pays, les chemins de fer supportent eux-mêmes les frais de l'infrastructure. Les entrepreneurs de transports routiers disent qu'ils supportent, eux aussi, ces frais puisqu'ils sont assujettis à un double impôt c'est-à-dire un impôt qui grève les véhicules et un impôt qui grève l'essence.

Il est encore un troisième mode de transport, les transports par voie d'eau. Dans leur cas, il n'est pas question, et à mon sens, il ne peut pas être question des frais de l'infrastructure. En d'autres termes, il ne peut pas être question de faire supporter à la batellerie les frais relatifs aux canaux nouveaux ; cela est à mes yeux totalement exclu.

Ayant fait ces constatations, quelle attitude devons-nous adopter ? Je crois que, dans ce domaine également, il nous faudra bien souvent nous accommoder d'une sorte de compromis : solution mauvaise peut-être, mais qui pourrait du moins être une solution pratique. L'on aurait quelque peine à comprendre dans les différents pays que les chemins de fer touchent des subsides pour leur infrastructure. Les chemins de fer ont fonctionné de tout temps sans recevoir des subsides à cette fin ; ils devront, dira-t-on, continuer à fonctionner selon leur plan et sans toucher de subsides. S'il en est ainsi, ici ou là, cela provient du fait — je parle en ce moment de mon pays — que la manière dont les frais pèsent sur l'exploitation varie suivant le pays. D'autre part, il n'est pas certain que le produit de l'impôt frappant le transport routier, c'est-à-dire l'impôt sur les véhicules et sur l'essence, suffise à couvrir les frais énormes qu'entraîne l'aménagement du réseau routier.

La question devrait être mise au point. Je crois que le rapporteur a eu raison de dire que l'on fera bien d'établir les prix de revient ; ainsi pourrions-nous mesurer la part afférente à chaque mode de transport. Nul ne songera à prétendre que les bateliers doivent supporter les frais de construction d'un nouveau canal. Il faudra donc bien que nous arrivions à une sorte de compromis dans ce domaine.

De plus, nous lisons dans le rapport que le transport doit se faire au prix coûtant, et chacun sera sûrement d'accord sur ce point. C'est une formule qui a le mérite d'être avantageuse autant que simple. Les gens sont toujours contents d'apprendre qu'ils sont servis au prix coûtant !

Mais j'aimerais bien savoir — c'est ma première question — quel est ce prix coûtant. Comment le calcule-t-on ? Pour les transports internationaux, peut-on le calculer en reprenant sans discrimination par exemple les différences de salaires et de charges sociales ? Si on le fait, on aboutira — et en disant cela, je me place à un point de vue supranational — à mettre les pays qui paient des salaires moins élevés et ont moins de travail en concurrence avec d'autres pays. Or, je ne saurais, pour ce qui me concerne, accepter une concurrence de cette sorte.

S'il doit y avoir concurrence, l'égalité des conditions doit être à la base de cette concurrence ; et il ne faut en aucun cas que le personnel des transports soit rançonné ou exploité, comme vous voudrez l'appeler.

Ma seconde question est celle-ci : En faisant payer ce prix coûtant, tiendra-t-on compte des amortissements ? Je l'espère bien, mais je sais aussi qu'on ne le fait pas toujours. Je songe aux entreprises de transport privées. Combien y en a-t-il qui ont péri précisément parce qu'elles n'avaient pas porté en compte les amortissements !

Après avoir fixé cette règle du prix de revient, nous voyons se poser encore une dernière question. On ne peut pourtant pas exiger d'un entrepreneur du secteur privé qu'il travaille uniquement pour couvrir son prix de revient. Quel est alors le bénéfice qu'il peut compter ? Pensez-vous vraiment que votre système marchera si cet entrepreneur peut transporter moyennant le prix de revient, mais n'a pas le droit de faire du bénéfice ? Votre système ne marchera pas, car ce n'est qu'à des entreprises publiques que l'on peut demander de travailler pour couvrir seulement le prix de revient.

A mon avis, nous agirions en contradiction avec nos conceptions, nous agirions d'une façon inéquitable si nous n'admettions pas qu'une certaine marge de bénéfice soit comprise dans le prix de revient. J'attire l'attention de l'Assemblée sur ce point et je tiens d'autant plus à le faire que M. Kapteyn a dit que, si concurrence il doit y

avoir, cette concurrence ne doit pas être ruineuse. Or, si l'on décrète que les transports doivent se faire moyennant des prix tels que toute concurrence ruineuse est exclue, l'on est bel et bien obligé de fixer des prix minima. Je ne vois pas d'autre issue.

Il faudra alors se mettre à calculer le prix de revient moyen. Sur la base de celui-ci, on fixera ensuite des prix minima ou du moins on tracera certaines limites au-dessous desquelles les prix ne peuvent pas descendre. Cela revient à ouvrir la porte aux immixtions de l'autorité publique. M. Kapteyn prétend qu'il n'en est rien et j'espère qu'il va tout à l'heure nous le démontrer.

Mais dès lors que nous avons des prix minima, nous devons nous demander qui va exercer le contrôle. Qui vérifiera si ces prix sont respectés ?

J'ignore ce qu'il en est dans les autres pays de la Communauté, mais en Belgique le client pousse les transporteurs à la surenchère : ce que l'un transporte pour 100 francs, l'autre veut le faire pour 95 francs. Et celui qui transporte pour le prix le plus bas enlève naturellement l'affaire. Je crois qu'il serait difficile d'aller voir si toutes les entreprises de transport respectent vraiment les prix.

Reste encore le transport pour compte propre. Il est dit dans le rapport que le transporteur ne devrait pas être autorisé à accepter des frets de retour. A mon humble avis, le problème est mal posé.

Les transporteurs pour compte propre se servent de leurs propres véhicules pour mener à destination leurs produits. Mais si leur entreprise est rationnellement organisée, ils cherchent à profiter du voyage de retour pour transporter les matières premières destinées à leur propre entreprise. Je ne vois pas comment on pourrait le leur interdire.

La grande difficulté, en ce domaine, est celle-ci : il faut chercher à empêcher que ceux qui transportent pour compte propre transportent, moyennant rémunération, pour le compte de tiers. Il doit être bien difficile, me semble-t-il, d'établir un contrôle sur ce point. On ne peut pourtant pas arrêter en pleine route un camion quelconque et affirmer que des marchandises y sont transportées pour le compte d'autrui. Ce problème est bien difficile...

Certains pays de la Communauté ont jugé utile d'imposer des restrictions. Supposant qu'un pays édicte un règlement aux termes duquel le fret ne peut pas être supérieur à 20 tonnes, nous en arriverions à la situation que voici. Un véhicule qui transporte 30 tonnes de marchandises devrait, parvenu à la frontière du pays en question, en décharger 10 tonnes, ou transporter, dans son propre pays, une charge qui est en dessous de sa capacité. Pareille réglementation pourrait gêner sensiblement la coordination des transports routiers. Voilà encore un aspect du problème que nous ne devons pas perdre de vue.

Pour en venir aux chemins de fer, je ne pense pas que ceux-ci doivent avoir un monopole. D'aucuns estiment que, dans le domaine des transports, les chemins de fer sont condamnés à jouer un rôle subsidiaire. Mais en réalité nous n'en sommes pas encore là. Si je ne me trompe, à l'heure qu'il est, 50 % du total des transports se font encore par rail. Tant que les chemins de fer seront les seuls à pouvoir transporter dans n'importe quelles conditions atmosphériques, nous pouvons les laisser vivre et leur faire la place à laquelle ils ont droit.

Nous avons constaté que c'est précisément dans le secteur des chemins de fer que les meilleurs résultats ont été enregistrés en matière de tarifs directs ; ce matin encore, il y a été fait allusion. En ce qui concerne les transports par voie d'eau, certains accords ont certes été conclus, mais on n'entrevoit pas encore de solution complète. Et quant aux transports routiers, on n'a pas encore pris le moindre arrangement.

Quelle en est la raison ? Il n'y a qu'une explication possible : les chemins de fer sont un service public.

Dans tous les pays, les chemins de fer sont exploités par une administration unique. On peut s'en féliciter ou le regretter, mais il n'en demeure pas moins que c'est à cause de cela que des résultats ont pu être atteints dans cette branche des transports. Au contraire, si dans les transports par voie d'eau on n'a pas obtenu d'aussi bons résultats et si dans le domaine des transports par route le succès est carrément nul, c'est parce que ces deux modes de transport se caractérisent par le très grand nombre d'entreprises dont les intérêts sont fréquemment opposés les uns aux autres. C'est d'ailleurs pourquoi l'on a dû établir, dans différents pays, des tarifs fixes pour les transports par voie d'eau.

Ce que je dis là, ce n'est pas une critique du rapport ; mais si l'on veut avoir des résultats pratiques, il faut tenir compte des réalités, et ces réalités ne cadrent souvent pas avec ce que l'on peut lire dans le rapport.

Or, il est certains pays — je ne veux pas les nommer — qui sont disposés à rechercher une coordination des transports au niveau européen. D'autres pays, obéissant à des motifs parfaitement défendables, ne veulent pas réaliser cette coordination dans certains secteurs. En ce qui concerne mon pays, je puis déclarer en toute tranquillité que nous sommes prêts à accepter cette coordination. Les tarifs belges sont d'ailleurs publics et chacun les connaît. Quant aux transports sur route, nous n'avons pas encore réussi à en faire la coordination. Les tarifs sont fixes pour la navigation intérieure, mais nous n'avons pas encore de tarifs fixes pour les transports internationaux ; dans ce secteur, les tarifs sont libres et ils sont établis séparément pour chaque cas.

Il me sera permis de souligner qu'en Belgique on n'admettra jamais que les tarifs des chemins de fer soient secrets. Ces tarifs sont publiés intégralement et je pense qu'il faudra continuer dans ce sens.

La position de la Belgique dans la Communauté implique que notre pays est pleinement conscient de la nécessité de parvenir à une coordination européenne.

Pour terminer, j'exprimerai un dernier vœu. Il me semble qu'en notre qualité de parlementaires européens, si je puis user de ce terme, nous ne devons pas nous contenter de défendre ici seulement l'idée de la coordination ; il nous faut avant tout chercher à gagner à cette idée l'opinion publique et nos pays. Il nous faut insister sur le fait qu'en l'absence de certaines règles il ne peut se former aucune communauté et ne pas cesser de répéter qu'une de ces règles, c'est la coordination des transports.

Si nous nous acquittons de cette tâche dans nos différents pays et que nous réussissions à faire partager nos vues à nos ministres des transports, nous pourrions escompter le succès en dépit des nombreuses difficultés dont notre route est semée et parvenir à un système satisfaisant de coordination des transports européens. A ce moment, nous aurons obtenu que les prix les plus bas soient appliqués aux transports, un résultat qu'il faudra atteindre dans d'autres

domaines encore. Car si nous voulons apporter à nos nations une prospérité plus grande, il nous faudra faire en sorte que partout et toujours les prix les plus bas soient appliqués.

(Applaudissements.)

M. le président. — La parole est à M. Dollinger.

M. Dollinger. — (A) Monsieur le président, je voudrais exprimer ma joie de ce que la Commission des transports de l'Assemblée Commune ait pris l'initiative d'examiner, en faisant appel à d'éminents experts des divers modes de transport, les questions relatives à la coordination des transports européens. La Commission des transports attire ainsi l'attention sur l'un des problèmes cruciaux du domaine des transports qui attend sa solution.

En fait, les gouvernements de tous les Etats membres — l'orateur précédent vient de nous le rappeler et je pourrais en dire autant de ma patrie — s'efforcent de parvenir à une coordination raisonnable. Il appert de plus en plus, en effet, que les solutions imaginées jusqu'ici en matière de politique de transports n'ont pas donné de résultats satisfaisants, parce qu'elles datent, en général, d'une époque où les chemins de fer jouissaient d'un monopole presque incontesté dans le trafic intérieur.

Je crois que cette époque est dépassée. L'évolution technique a nettement affaibli la position des chemins de fer.

Bien que les conditions géographiques, économiques et sociales diffèrent grandement selon les pays, il n'est pas douteux qu'on ne peut réaliser de façon satisfaisante une coordination des transports, à une époque où l'intégration économique s'étend sans cesse, que si l'on trouve une solution européenne harmonieuse. Les experts consultés par la Commission des transports ont nettement confirmé cette idée.

C'est également de cette idée que sont partis les auteurs du Traité instituant la Communauté Economique Européenne. Ils ont prévu toute une série de dispositions qui peuvent être considérées comme le point de départ d'une politique européenne des transports.

Le fait qu'on n'a pas réussi, en rédigeant le Traité, à fixer une politique future dans tous ses détails montre combien il est difficile de

trouver une solution qui garantisse une évolution harmonieuse et bien coordonnée tout en tenant dûment compte des conditions différentes qui règnent dans les Etats membres.

Les partisans de la perfection peuvent le regretter. Mais si l'on se montre réaliste, on ne saurait méconnaître que cette situation offre un grand avantage en ce sens qu'elle laisse ouvertes, dans le domaine des transports, toutes les possibilités d'adaptation. Ainsi peut-on faire droit, au fur et à mesure qu'elles se présenteront, aux exigences d'une intégration économique croissante.

C'est pourquoi le rapport de la Commission des transports que M. Kapteyn a présenté offre une base remarquable pour amorcer les discussions nécessaires sur le contenu matériel des clauses du Traité sur la Communauté Economique Européenne. Il serait souhaitable que les gouvernements des Etats membres profitent de ce rapport pour approfondir les questions et envisager des possibilités pratiques de solution.

L'ampleur même du rapport, l'abondance de faits, de suggestions et de considérations qu'il contient, ne me permettent pas d'en discuter aujourd'hui le détail. Les orateurs qui m'ont précédé en ont déjà relevé plusieurs points importants. Ayant en vue le travail pratique de l'Assemblée Commune, il me semble important de se demander quelles conséquences peuvent ou doivent être tirées du rapport en vue des mesures à prendre dans le domaine des tarifs applicables au transport des marchandises relevant de la Communauté du charbon et de l'acier.

Je considère que le résultat fondamental du rapport, sans cesse confirmé par l'examen des points de détail, est la constatation que les mesures à prendre dans le domaine des transports doivent toujours partir de l'idée que la politique des transports constitue une unité. C'est bien pourquoi, de l'opinion unanime des experts consultés, une coordination des transports qui se limiterait au transport du charbon et de l'acier ne serait pas désirable. De semblables réserves ont été faites en ce qui concerne l'harmonisation, lorsqu'on insista sur le fait qu'elle est non seulement difficile à réaliser dans le domaine restreint du charbon et de l'acier, mais qu'elle doit nécessairement avoir des répercussions non négligeables sur le transport d'autres produits.

La conclusion qu'on doit en tirer est, sans aucun doute, la suivante : dans le cadre de l'intégration simplement partielle qui existe aujourd'hui, il n'est pas indiqué de prendre des mesures ayant, dans le trafic interne des divers Etats, des effets qui débordent le secteur du charbon et de l'acier. Il y aurait lieu de craindre, en effet, que des mesures de ce genre, prises peu de temps avant l'ouverture du marché commun général et par conséquent peu de temps avant l'inauguration d'une politique commune des transports, aient des suites défavorables et appellent une révision au cours des progrès de l'intégration. Une telle politique nuirait plutôt qu'elle ne profiterait à l'intégration de tous les domaines économiques qui est le but final; de plus, elle ne serait pas conforme aux dispositions du Traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier qui, à son article 70, alinéa 5, réserve expressément aux gouvernements des Etats membres les décisions d'une importance aussi grande dans le domaine de la politique des transports.

En réfléchissant donc sur l'harmonisation des tarifs applicables au transport des marchandises qui relèvent de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, on doit se demander tout d'abord si le fonctionnement du marché commun risque d'être gravement entravé par les différences qui existent aujourd'hui dans les tarifs. Vu la future politique commune des transports, ce n'est que dans des cas particulièrement graves qu'il serait justifié d'intervenir dans l'élaboration des tarifs par les gouvernements des Etats membres.

Alors même qu'à certains égards le rapport de la Commission des transports invite à la prudence, il indique, pour un certain nombre de questions pratiques déjà actuelles dans le domaine du charbon et de l'acier, des possibilités de solution qui auront leur importance encore plus tard. Dans ces cas, il n'y a pas de danger que les mesures appliquées aujourd'hui dans le secteur partiel du charbon et de l'acier appellent une révision ultérieure, de sorte qu'aucune limite n'est posée ici à l'activité de la Haute Autorité.

C'est ainsi, par exemple, que ce rapport approuve nettement la publication des conditions de prix et de transport. Cette question a déjà joué un rôle dans le débat d'aujourd'hui; elle mérite beaucoup d'attention car, à mon avis, elle n'a pas encore été résolue jusqu'ici de façon satisfaisante.

En effet, près de cinq ans après l'ouverture du marché commun du charbon et de l'acier, il n'est pas encore possible d'appliquer exactement les dispositions relatives aux prix figurant à l'article 60 du Traité de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier. Comment un producteur pourrait-il s'aligner sur les prix d'un concurrent si ces prix ne peuvent être décelés parce que le fret du trafic par camions est inconnu? Une des tâches les plus urgentes de la Haute Autorité doit consister à trouver enfin une solution satisfaisante sur ce point.

En étroite corrélation avec ce que je viens de dire, il y a les problèmes non encore résolus des frets des transports routiers qui franchissent la frontière. Tout en reconnaissant les succès obtenus jusqu'ici dans l'élimination des discriminations en matière de trafic franchissant les frontières, il est nécessaire d'attirer l'attention de la Haute Autorité et des gouvernements des Etats membres sur le fait que cette élimination des discriminations diffère considérablement selon les divers modes de transports. Les résultats obtenus jusqu'ici dans le domaine particulier des chemins de fer, c'est-à-dire le tarif ferroviaire international, ne sauraient être appliqués ou maintenus avec toute l'efficacité voulue si l'on n'obtient pas, en même temps, des résultats correspondants dans les autres modes de transport.

Cet état de choses n'affecte pas seulement la concurrence dans les transports, il amène également des troubles dans le marché commun. Le 22 juin 1956 déjà, l'Assemblée Commune a pris, à l'unanimité je crois, la résolution suivante : « L'Assemblée Commune constate avec regret le retard des travaux en vue de l'établissement de tarifs directs dans la navigation et le transport routier et en vue de l'harmonisation; elle invite les gouvernements des Etats membres à prendre rapidement toutes les mesures nécessaires pour l'établissement de tarifs directs dans la navigation et le transport routier. »

Nous sommes malheureusement obligés de constater aujourd'hui que le regret ainsi exprimé au sujet de l'insuffisance des progrès réalisés dans l'institution de tarifs directs pour le trafic par camions ne peut que s'accroître encore.

Le rapport de la Commission des transports nous incite une fois de plus à demander pourquoi les mesures qui ont également une impor-

tance essentielle pour une future politique commune des transports n'ont pas encore été appliquées dans le secteur des tarifs du charbon et de l'acier. Il est nécessaire de procéder de façon semblable également au point de vue de la coordination des modes de transport.

C'est pourquoi je me permets, en terminant, de poser quelques questions à la Haute Autorité. Pourquoi n'a-t-on pas encore pris des mesures appropriées garantissant l'observation de l'article 70, alinéa 3, relative à la publicité ? A quel résultat ont abouti les pourparlers qui ont eu lieu jusqu'ici sur l'élimination des discriminations en matière de frets dans le trafic routier des marchandises ? Quand la Haute Autorité fera-t-elle usage de son droit de fixer, conformément au paragraphe 10, alinéa 6, de la Convention relative aux dispositions transitoires, le moment où les Etats membres seront obligés d'introduire des tarifs directs internationaux pour le trafic routier des marchandises ?

M. le président. — La parole est à M. Caron.

M. Caron. — (1) Monsieur le président, chers collègues, le rapport soumis à notre examen répond sans aucun doute aux meilleures traditions de notre Assemblée et contribue à son prestige ; grâce à son importante contribution à l'étude d'un problème de grande actualité sur lequel se concentre l'attention d'un grand nombre d'organismes nationaux et internationaux, politiques, techniques, gouvernementaux et privés. En exprimant à notre collègue Kapteyn, et à toute notre Commission des transports ainsi qu'aux experts qui ont collaboré avec elle, nos félicitations les plus cordiales, j'insisterai sur l'intérêt particulier du problème des transports pour l'économie de mon pays.

Je me bornerai à rappeler, parmi les raisons qui déterminent cet intérêt, la configuration géographique et orographique du territoire italien, la profonde différence qui existe encore dans la structure de la production entre les contrées du nord et celles du sud — les premières surtout industrielles, les secondes surtout agricoles — la position de la péninsule, excentrique par rapport aux sources mondiales d'approvisionnement des matières premières, et périphérique par rapport au cœur économique de notre Communauté. Au total, cette situation a pour effet que, pour des raisons d'ailleurs purement objectives, une part spécialement forte du coût des transports se trouve incorporée dans le prix

des produits italiens. Il est donc logique que pour répondre à une exigence absolue de l'économie de notre pays, la politique du gouvernement italien ait toujours tendu à comprimer le plus possible les coûts de transport.

L'instrument de cette politique a été la concurrence entre les divers systèmes de transport, en vue de créer une émulation constante pour accroître la productivité de chacun d'eux.

Si j'ai cru devoir souligner les exigences auxquelles répond la politique suivie jusqu'ici par l'Italie dans ce domaine et indiquer les lignes directrices dont elle s'est inspirée, ce n'est pas dans un esprit nationaliste, qui serait absolument hors de propos chez un ardent partisan de l'Europe, mais bien parce que — c'est ma ferme conviction — on sera obligé d'en tenir compte lors de l'élaboration d'une politique commune des six pays en matière de transports.

Ma conviction se trouve notamment renforcée par le fait qu'à divers égards je crois apercevoir une certaine ressemblance entre quelques-uns des problèmes que l'Italie a dû aborder dans l'histoire relativement récente de son unification nationale et les problèmes que l'Europe aura à résoudre pour réussir son intégration économique et politique.

Je partage absolument l'avis exprimé dans le rapport de M. Kapteyn sur la nécessité d'harmoniser les exigences relatives à la fonction exercée par les transports au service de l'économie générale avec celles de la rentabilité des entreprises de transports, considérées en elles-mêmes comme facteurs économiques.

C'est la difficulté de concilier les deux choses qui, au fond, a suscité les profondes différences qu'on relève dans la politique des transports des divers pays de notre Communauté. Ces différences ont grandement influencé les travaux de la Conférence de Bruxelles et elles sont sans doute la première cause de l'imprécision de divers côtés, du chapitre concernant les transports dans le Traité instituant le marché commun européen.

En toute franchise, je dois dire que cette critique du Traité de Rome ne me semble pas justifiée.

Je crois qu'aucun des six pays ne peut se considérer comme le dépositaire d'une vérité absolue dans cette question de la politique des

transports : ni les pays qui font dans ce secteur une politique largement interventionniste, ni ceux qui ont toujours pratiqué une politique plus ou moins libérale. La réalité, à mon sens, c'est que dans chacun de nos pays on se trouve, en matière de transports, en face de situations impliquant des exigences très diverses. Il n'y a donc pas lieu de s'étonner si chacun de ces pays a adopté une politique différente dans ce secteur.

Le problème n'est donc pas de décider s'il est préférable, pour la Communauté, d'adopter l'une ou l'autre des politiques que l'on voit actuellement pratiquées à l'échelle nationale; il s'agit plutôt de se demander quelle politique correspondra le mieux à une situation entièrement nouvelle en matière de transports.

Je suis donc convaincu de l'opportunité de l'article 74 du Traité instituant la Communauté Economique Européenne, qui crée un certain parallélisme entre l'évolution des économies des six pays dans un sens européen et le rapprochement des politiques nationales de transport, en vue d'aboutir graduellement à l'élaboration d'une politique commune.

Encore que la méthode puisse paraître empirique, il ne serait pas sage, à mon avis, d'imposer à la Communauté européenne une politique de transports uniforme. En revanche, il sera bon de laisser librement naître cette politique commune par le jeu d'adaptations successives à la situation de fait que l'on viendra à créer.

On m'objectera peut-être qu'en adoptant cette ligne de conduite on renonce à faire assumer par les transports la fonction de stimulant à l'intégration économique qu'on leur attribue de divers côtés. Je crois donc nécessaire d'être tout à fait explicite sur ce point.

Les transports peuvent avoir et ont, dans le cadre du mouvement européen, une fonction animatrice, mais celle-ci n'est pas tant attribuable à la gestion du moyen de transport lui-même qu'à la mise en valeur des voies parcourues par ces transports.

Des ouvrages considérables tels que la canalisation de cours d'eau, le percement de tunnels alpins, le renforcement des lignes ferroviaires et des routes à grand trafic, la modernisation des installations portuaires et des aéroports

peuvent fournir à l'intégration économique de l'Europe une contribution et un élan supérieurs non seulement à ceux que pourrait assurer la mise en harmonie des politiques nationales de transports, mais aussi aux mesures douanières impliquant l'abaissement des droits et la suppression des contingents.

Je crois que dès aujourd'hui, en tant qu'Assemblée Commune de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, et encore plus demain comme Assemblée de la Communauté Economique Européenne, nous devons attirer de façon constante et pressante l'attention des gouvernements sur cet impératif : le renforcement de toutes les voies de communications qui sont en mesure de relier plus étroitement les diverses contrées de la Communauté pour en faire un seul organisme, vivant et efficace.

En ce qui concerne la mise en œuvre des moyens de transports, du moins lors d'une première phase, nous devrions nous borner à demander aux pays membres d'adopter, dans le cadre de leur situation actuelle et dans la mesure où celle-ci le permet, une politique qui ne tire pas à fin contraire en entravant l'intensification spontanée des échanges au sein de la Communauté.

Toujours à mon avis, la meilleure manière d'atteindre ce résultat serait de donner à chaque sorte de transport les plus larges possibilités de se développer spontanément.

Je me rends compte, cependant, que cette action pourrait se heurter à des difficultés peut-être insurmontables. Mais on aurait fait déjà un pas important si on obtenait de chacun des pays membres qu'il renonce à toutes mesures, démarches et interventions pouvant perturber le processus d'intégration économique, en créant des distorsions et des détournements de trafic pour protéger des situations acquises, alors qu'au contraire c'est la modification de celles-ci qui répondrait aux buts du marché commun.

Il vaut la peine de souligner, à ce propos, qu'un règlement fixant de façon autoritaire la coordination des moyens de transport exercerait facilement des effets défavorables sur le rendement. Le rapport de la Commission des transports nous met précisément en garde contre pareil règlement autoritaire en relevant les graves inconvénients qu'il impliquerait.

De là, la recommandation de ce rapport, et que j'approuve pleinement, de mettre à la base de la politique des transports le principe du libre choix du moyen de transport de la part de l'usager, et cela surtout parce que le rendement d'un service ne saurait être apprécié uniquement au gré de considérations de prix mais qu'il implique aussi des appréciations qualitatives dont l'usager est le seul juge.

Si l'on reconnaît le principe du libre choix, on ne peut méconnaître non plus l'importance des fonctions du transport pour compte propre. Tout en constituant, dans le cadre de l'organisation technique de l'entreprise à laquelle ils appartiennent, une forme de transport irremplaçable dans de nombreux cas, les transports pour compte propre ont en outre pour effet de pousser à l'amélioration des services pour le compte de tiers.

Je suis d'autre part très favorable à la proposition du rapporteur qui aimerait que des contacts plus étroits s'établissent entre utilisateurs et transporteurs pour compte de tiers, aux fins d'examiner de cas en cas les possibilités d'assurer un service plus économique en adaptant mieux l'organisation du transport aux exigences particulières des utilisateurs qui recourent largement au transport pour compte propre.

Je suis également d'accord en ce qui concerne cet autre pivot de la politique proposée par le rapporteur, à savoir l'adaptation des prix de transport au coût réel du service, et cela bien que la détermination exacte de ce coût soit extrêmement difficile, comme le rapport le fait d'ailleurs remarquer.

Rapprocher les prix des coûts réels signifie aussi avoir le courage de renoncer à quelques-unes des servitudes de service public que l'on fait traditionnellement peser sur les transports, et décider en même temps de reporter sur la collectivité et non plus sur les utilisateurs les charges dues aux servitudes que l'on croit ne pas pouvoir supprimer.

Au sujet de ce renoncement, je vous rappellerai que le rapport nous montre très clairement la genèse de ces servitudes, dues à l'existence d'un monopole des chemins de fer. Il s'ensuit qu'aujourd'hui, où nous avons passé du monopole ferroviaire à la concurrence entre rail et route, un grand nombre de ces servitudes ne sont plus justifiées par l'intérêt des usagers. Pourtant elles subsistent encore, en troublant l'économie des transports, surtout par inertie ou du fait de

la résistance, compréhensible mais non justifiable, de ceux qui en bénéficient.

Afin de faire correspondre les prix et les coûts, il ne me semble pourtant pas nécessaire de prévoir des prix tarifés pour tous les modes de transport. A mon avis, il peut très bien coexister, dans le domaine des transports, des secteurs dans lesquels les prix sont fixés par des tarifs préétablis et d'autres où ces prix font l'objet de libres accords de cas en cas.

En ce qui concerne les premiers, il faudrait exercer la vigilance la plus stricte pour éviter que par des manœuvres tarifaires on ne contrevenne à la règle du prix fondé sur le coût. En ce qui concerne les seconds, ce sera la concurrence, avec son influence dynamique, qui assurera l'observation de cette règle, en éliminant du marché les contrevenants.

De même, il me semble indispensable de prévoir que partout où un tarif existe, il doit être publié, tandis que pour les prix de transport issus d'un libre accord, l'obligation de publier les prix d'avance serait une contradiction dans les termes, des relevés périodiques effectués après coup étant suffisants pour que les utilisateurs puissent faire les comparaisons voulues.

Le problème des charges inhérentes à l'infrastructure est étroitement lié à celui de la correspondance entre les prix et les coûts.

Deux conceptions s'affrontent ici : celle qui veut que l'infrastructure soit portée au débit des activités de transport qui en profitent, et celle qui veut que parmi les devoirs de l'Etat envers les citoyens figure l'obligation d'assurer à ceux-ci des voies de communication correspondant aux exigences de l'époque.

Plutôt que de prendre position dans ce débat, il me semble utile de souligner que, quelle que soit la conception adoptée, l'attitude doit être la même envers les divers modes de transport. Je voudrais surtout relever qu'en aucun cas les pouvoirs publics ne devraient imposer deux fois au même secteur des charges de nature et de destination analogues.

En terminant, et en m'excusant auprès de notre président et de mes collègues de la durée de mon intervention, j'exprimerai deux vœux dont je prie le rapporteur de tenir compte dans la rédaction de la résolution finale.

Le premier, c'est qu'en vue de l'instauration progressive d'une politique commune des transports, les pays de la Communauté cherchent à faire en sorte que les critères qui inspirent leur politique nationale se rapprochent toujours davantage des deux grands principes que voici : le libre choix de la part de l'utilisateur, et le rapport équitable entre les prix et les coûts réels, compte tenu naturellement du profit de l'entreprise.

Mon second vœu s'adresse à la Haute Autorité de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier dont l'action dans le domaine des transports devrait s'inspirer de ce que le rapport de M. Kapteyn a largement illustré, lorsqu'il a parlé de la nécessité de traiter de façon uniforme les problèmes de coordination et d'harmonisation pour toutes les marchandises transportées.

A ces vœux, étroitement liés au sujet qui nous occupe, veuillez me permettre d'en ajouter un troisième, né de ma passion de spécialiste des problèmes aéronautiques : puisse notre Assemblée, lorsqu'elle assumera les responsabilités plus vastes de l'Assemblée des trois communautés européennes, se faire le champion d'une politique commune des transports aériens que le Traité instituant la Communauté Economique Européenne a voulu réserver à des ententes ultérieures entre les six pays de notre Europe qui marche vers son unification.

(Applaudissements.)

M. le président. — La parole est à M. Poher.

M. Poher. — Monsieur le président, messieurs, mon intervention sera très brève. Je veux simplement, comme membre de la Commission des transports de votre Assemblée — commission qui, au départ, avait été créée à regret et considérée comme une petite commission — féliciter le rapporteur général, M. Kapteyn, de l'excellent travail qu'il a fait et remercier le président des conditions dans lesquelles ce travail a été exécuté.

En effet, c'est une situation un peu extraordinaire que de voir une Commission inviter des experts spécialisés, professionnels, appartenant aux divers moyens de transport, venir traiter sur un plan élevé des questions qui n'entraient pas forcément et exactement dans les attributions de cette Commission.

J'ai entendu tout à l'heure certains collègues expliquer pourquoi ce travail avait été fait.

Au cours de notre expérience de cinq années, nous avons, avec la Haute Autorité d'ailleurs, constaté de nombreuses fois que le Traité qui a mis en œuvre la Communauté du charbon et de l'acier avait sur beaucoup de points été insuffisamment prévoyant.

Il avait laissé nombre d'attributions aux gouvernements nationaux, certes, et il avait défini d'une façon trop imprécise la coordination et l'harmonisation. Aussi bien nous avons, en diverses circonstances, rencontré de graves difficultés.

L'avantage de nos commissions aura été de rassembler des hommes indépendants qui, il faut bien le reconnaître, au cours de plusieurs années de travail en commun, ont acquis une véritable compétence supranationale ; il n'est pas mauvais qu'en présence d'experts indépendants on essaie de lancer un dernier travail, qui sera peut-être un testament, mais qui aura au moins l'avantage d'affirmer hautement que si le nouveau Traité du marché commun général ne nous donne pas entière satisfaction, il n'interdit rien. La future Commission, qui sera élue dans quelques mois, pourra utiliser le document qui lui sera transmis comme une première base de travail et inspirer les gouvernements nationaux, qui seront représentés dans le futur Conseil de Ministres, quant aux mesures qui pourraient être prise pour aboutir à un véritable marché commun général.

En effet, messieurs, il ne vous échappera pas — ceci a été retenu par la plupart des orateurs — qu'il est évidemment excellent de supprimer les dispositifs ingénieux grâce à quoi des discriminations peuvent exister en matière de droits, d'aides et de protections diverses, mais que ceci ne servirait absolument à rien si, par la voie du transport, on pouvait finalement tourner en ridicule tout ce qui aurait été organisé dans les autres domaines.

En effet, il est fort clair maintenant pour votre Commission que le moyen du transport est un excellent procédé pour empêcher en fait la réalisation du marché commun général ; et c'est, très simplement, ce que je suis venu dire à cette tribune.

Si nous avons tellement insisté, par exemple, sur la publicité, c'est que nous estimons que là où il n'y a pas de publicité il n'y a pas de clarté et même pas d'honnêteté ; je ne voudrais pas faire croire que les membres de cette Commission, qui appartiennent à toutes les opinions

politiques, sont tout des dirigistes impénitents et que, quand ils parlent de publicité, ils veulent instaurer je ne sais quel dirigisme. Mais non !

Il s'agit d'honnêteté purement et simplement. En effet, comment pourrait-on concevoir un libre choix pour l'usager si celui-ci ne savait à qui il a affaire et dans quelles conditions il peut choisir ? D'autre part, comment contrôler des discriminations, les subventions et les divers abus possibles sans une publicité des tarifs ?

Dans mon esprit, la publicité doit être complète et comprendre non seulement la publicité des prix de base, mais aussi la publicité de toutes les conditions, de tous les rabais, de toutes les ristournes, de toutes les assurances qui peuvent être données en manière de prix.

Dès maintenant, en ce qui concerne les chemins de fer, dans la plupart des cas ces conditions sont déjà réalisées. Pour la navigation également, il y a déjà un essai. On peut donc dire qu'une satisfaction partielle a été obtenue.

Mais dans le domaine du transport routier il y a, sauf cas particuliers concernant l'Allemagne ou certains transports internationaux aux Pays-Bas, un champ d'action très large pour la publicité. Aussi, mes chers collègues, le rapporteur a-t-il retenu l'idée de chambres d'affréteurs qui pourraient être un lieu de rencontre entre les transporteurs et les usagers et assurer ainsi une certaine publication des cours de fret.

Ce n'est rien de plus qu'une suggestion. Nous ne pouvons pas dire exactement quelle sera demain la meilleure solution que retiendra le futur Conseil de Ministres. Mais ce que nous pouvons affirmer c'est que si l'on ne veut pas se lancer dans cette voie de la publicité, on risque les plus graves difficultés, notamment, comme je le disais il y a un instant, celle d'aller vers de nouvelles discriminations très clandestines.

Mais je voudrais insister sur un autre point — ce sera la deuxième partie de mon intervention — à savoir qu'il vaut mieux ne pas considérer comme mesure urgente à réaliser dans les tout premiers mois de l'existence de la Communauté — et je m'en excuse auprès du rapporteur — tout ce qui a été proposé.

Certes, nous avons posé un problème, mais il reste bien entendu que, ne serait-ce que dans la détermination des prix sur la base des prix de revient, toute réalisation hâtive pourrait nous

amener à provoquer des perturbations, à modifier fondamentalement des systèmes actuellement en application. Toutes nos initiatives devront tenir compte de la situation existante. Il faut donc prévoir des mesures progressives.

Mais ce que nous voulons dire, c'est que le problème est posé et que les gouvernements ne pourront pas l'ignorer.

Je pense, mes chers collègues, que le rapport de la Commission des transports doit être interprété, non pas comme un répertoire de solutions définitives, mais comme un essai qui permettra à la future Commission européenne des transports et au Conseil de Ministres de se préoccuper particulièrement de ces problèmes et de savoir qu'ils sont dès maintenant posés.

Ma conclusion est extrêmement simple : qu'on le veuille ou non, le Marché commun général sera déjà très difficile à organiser à cause des oppositions d'intérêt.

Si on permet cet antagonisme, si l'on autorise ou si l'on recommande même, par le moyen du transport, la possibilité de donner des coups bas dans l'économie européenne, non seulement nous n'aurons pas réussi à faire le Marché commun, mais nous aurons nous-mêmes organisé son échec. Le seul objet de mon intervention est d'en avertir solennellement l'Assemblée.

Pour ma part, je souhaite un Marché commun clair et honnête où non seulement l'on n'autorisera pas les coups bas, mais où, sans faiblesse, toutes les mesures hypocrites seront clairement condamnées.

(Applaudissements.)

M. le président. — La parole est à M. Battista.

M. Battista. — (1) Monsieur le président, messieurs, l'histoire de ce rapport est connue de vous tous qui avez suivi l'action déployée ces dernières années par notre Commission des transports. Malheureusement, le Traité ne confère pas grands pouvoirs à la Haute Autorité. Dans le Traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, c'est l'article 70 qui traite des transports. Cet article ne donne pas mandat à la Haute Autorité de suivre une politique communautaire des transports; il ne lui confie que quelques tâches et la réalisation de quelques objectifs. En pratique, la Haute

Autorité n'a que la tâche que l'on peut considérer comme définie au premier alinéa de l'article 70 : « Il est reconnu que l'établissement du marché commun rend nécessaire l'application de tarifs de transport du charbon et de l'acier de nature à offrir des conditions de prix comparables aux utilisateurs placés dans des conditions comparables. »

Telle est la mission générale confiée à la Haute Autorité par le Traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier. Mais après l'avoir ainsi définie juridiquement, on la limite dans le dernier alinéa du même article 70, où il est dit : « Sous réserve des dispositions du présent article, ainsi que des autres dispositions du présent Traité, la politique commerciale des transports, notamment l'établissement et de la modification des prix et conditions de transport de toute nature, ainsi que les aménagements de prix de transport tendant à assurer l'équilibre financier des entreprises de transport, restent soumis aux dispositions législatives ou réglementaires de chacun des Etats membres; il en est de même pour les mesures de coordination ou de concurrence entre les divers modes de transport ou entre les diverses voies d'acheminement. »

En pratique, donc, l'activité de la Haute Autorité en matière de transports est limitée, les lois et les règlements qui régissent cette activité continuent à relever de la compétence de chaque Etat, de même que les problèmes de coordination.

Vous voyez donc, mes chers collègues, qu'en se fondant sur cet article 70, on ne pouvait ni ne peut prétendre que la Haute Autorité dispose des pouvoirs nécessaires pour mener une politique communautaire des transports. Et en effet, lorsque ceux d'entre nous qui font partie de la Commission des transports s'adressaient aux représentants de la Haute Autorité pour leur demander des renseignements ou pour les inciter à multiplier les interventions en vue d'obtenir une meilleure coordination des transports, ils s'entendaient répondre par les membres de la Haute Autorité, avec la politesse qui les caractérise mais avec non moins de netteté, que cela dépassait les pouvoirs conférés par le Traité à la Haute Autorité et que celle-ci ne pouvait outrepasser certaines limites.

Mais, même à l'intérieur de ces limites, la Haute Autorité a agi et elle a bien agi. Dans le domaine ferroviaire, les tarifs directs représen-

tent indubitablement une importante conquête de la Haute Autorité, et tout le mérite lui en revient. Les accords tarifaires avec la Suisse et l'Autriche traduisent un autre mérite de la Haute Autorité, tout comme les accords relatifs à la navigation sur le Rhin, issus de l'interprétation de l'Acte de Mannheim.

On ne saurait en dire autant pour les transports routiers. Sur ce point, je suis du même avis que notre collègue M. Poher qui admet que les quelques résultats obtenus ne sont pas très importants. Comme membre du Parlement italien, je dois reconnaître que chez nous la Haute Autorité a réussi à modifier, dans le domaine des transports, quelques règles qui régissaient le transport des marchandises et à les mettre en harmonie avec celles du Traité; mais en général, et surtout dans les autres pays de la Communauté, les résultats n'ont pas été dignes de remarque.

Je me permettrai même à cette occasion de demander à la Haute Autorité si elle peut nous renseigner sur ce qu'elle pense pouvoir encore faire dans le cadre européen, en matière de transports routiers.

Arrivée à ce point, et comme on a réalisé à peu près tout ce que le Traité permettait de faire, la Commission des transports s'est trouvée placée devant un grave problème. La coordination des transports a-t-elle été effectivement réalisée ou peut-elle l'être ? Il a bien fallu répondre négativement sur ce point, en ce sens que le Traité ne nous en confère pas le pouvoir. La Commission des transports a alors pensé aller au delà du Traité et elle a décidé de faire présenter et discuter au cours de l'avant-dernière réunion de cette Assemblée Commune — qui est en train de se transformer en une Assemblée beaucoup plus importante et dotée de pouvoirs plus étendus — une étude approfondie sur ce que doit être à son avis, la politique européenne des transports désireuse de laisser une sorte de testament spirituel à ceux qui, après nous, formeront l'Assemblée unique.

Mes chers collègues, cette décision a été renforcée par le fait que le titre du Traité instituant la C.E.E. qui traite du secteur des transports, commence précisément en affirmant, à l'article 74, que l'objectif, du Traité en matière de transports est l'instauration d'une politique commune. Le nouveau Traité (qui, nous l'espérons, pourra entrer en vigueur le 1er janvier) vise donc à une politique commune des transports. C'est ce qui

a rendu notre étude particulièrement opportune. Félicitons-en notre rapporteur, M. Kapteyn, qui, avec tout son enthousiasme juvénile, mais aussi toute son expérience, a mené à terme une étude qui représente incontestablement une contribution fondamentale à la solution de ce problème; j'espère, et je pense que toute l'Assemblée espère également, que cette étude pourra fournir la base du développement de la politique des transports que la future Assemblée sera appelée à poursuivre.

Dans cette Assemblée Commune de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, je me demande, mes chers collègues, et je demande au rapporteur et aux représentants de la Haute Autorité quels seront, en matière de transports, les rapports de la Haute Autorité de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier avec la future Commission des transports de la C.E.E. et surtout avec la Commission européenne qui devra réaliser les objectifs du grand marché commun. La Haute Autorité de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier devra-t-elle, en ce qui concerne les transports, renoncer à la faculté que lui accorde l'article 70 du Traité et abandonner le secteur des transports à la Communauté Economique Européenne, ou bien pense-t-on créer un lien entre les deux Communautés, de façon à pouvoir pratiquer une politique unitaire des transports ?

C'est là une question que je pose au rapporteur et que je me permets de poser également à la Haute Autorité, car je désire qu'on éclaircisse aussi, au cours de cette session, la question des rapports entre la Haute Autorité de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier et la Communauté Economique Européenne en matière de transports.

Mais à ce propos, je tiens surtout à affirmer que ces rapports doivent être très étroits et même intimes, parce qu'on ne peut pas concevoir une activité autonome, dans ce domaine, de la Haute Autorité de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, pas plus qu'on ne peut imaginer une activité exclusive de la Communauté Economique Européenne. Les transports ne sont pas divisibles et la politique des transports est une. Ce n'est que si nous avons une politique unique des transports que nous aboutirons à l'intégration économique européenne que le Traité du Marché commun entend réaliser.

Mes chers collègues, il serait vain d'espérer une union économique européenne si l'on ne par-

venait pas, en même temps, à coordonner ces transports. Ceux-ci, en effet, ne représentent pas seulement un moyen de transporter d'une ville à l'autre des marchandises ou des personnes. Par le moyen des transports se poursuit une politique économique qui complète la politique économique générale d'une nation. Et quand nous lisons dans le Traité instituant la Communauté Economique Européenne qu'il est question d'instaurer une politique économique unique et commune aux six pays, nous devons entendre surtout par là une politique des transports unique et commune aux six pays.

Vous n'êtes pas sans savoir qu'il suffit de modifier un tarif de transport pour créer d'énormes discriminations entre une marchandise produite en Italie et une marchandise produite dans un autre pays ; il suffit de modifier une dégression dans les tarifs de transport pour une marchandise ou pour une autre, pour créer des discriminations et des distorsions qui, dans le domaine de l'intégration économique, peuvent avoir une influence absolument néfaste sur le développement des divers pays.

Politique unique des transports donc, et c'est ce qu'affirme surtout le rapport en disant qu'il faut que les transports soient coordonnés de manière à pouvoir contribuer à l'intégration économique de l'Europe pour qu'il ne se produise ni discriminations ni distorsions.

Mais quand on parle de politique unique des transports, on pense aussi à une politique unique des investissements pour les transports. Chacun sait que le coût du transport a une influence directe sur le prix de vente et par conséquent aussi sur le bénéfice d'une entreprise. En conséquence, pour pouvoir être concurrentiels dans le cadre de l'Europe et en dehors d'elle, vis-à-vis des pays tiers, il est indispensable que les transports coûtent le moins possible et qu'aucune concurrence ruineuse ne crée un déséquilibre économique entre un système de transport et l'autre.

Eh bien, chers collègues, c'est dans cette course nécessaire pour atteindre des prix de transport toujours plus bas afin que les marchandises puissent mieux concourir sur les marchés intérieurs et extérieurs, que s'insère la politique des investissements ; et ces investissements qui ne peuvent pas être faits par les Etats européens indépendamment l'un de l'autre, doivent l'être sur la base d'un plan européen d'investissements, puisque les voies de communication ne peuvent pas s'arrêter aux frontières.

Il faut donc que dans cette Europe que nous cherchons laborieusement à édifier, on songe à établir en matière de transports routiers, ferroviaires ou fluviaux, un plan d'investissements pour créer et améliorer des lignes de transport dans le cadre européen et non plus national seulement. Il faut donc entreprendre, dans le domaine plus vaste de la politique des investissements, de coordonner entre elles nos lignes de transport européennes et d'étudier leurs rapports de façon qu'elles puissent servir non seulement au trafic intérieur de chaque pays, mais aussi au trafic entre les pays et cela dans toute l'Europe.

De cette idée, il en découle aussitôt une autre, qui a été du reste très bien exposée par notre rapporteur : il faut que dans le plus large champ d'activité confié à la Communauté Economique Européenne on ait présente à l'esprit la nécessité de procéder à de larges investissements, absolument nécessaires pour créer des voies nouvelles et meilleures pour le transport fluvial, ferroviaire et routier, afin de rendre nos transports concurrentiels et nos marchandises d'autant plus compétitives sur les marchés internationaux.

Je m'arrête, car l'heure est avancée et je m'excuse auprès de notre président d'avoir parlé trop longtemps ; mais avant de conclure, messieurs les membres de la Haute Autorité et mes chers collègues, je vous invite à vous associer à moi pour former un vœu qui soit comme le couronnement de cette discussion sur les transports : souhaitons que dans l'avenir de la Communauté les transports occupent la place qui leur revient, qu'ils jouissent de l'autonomie politique qui leur est nécessaire et que, dans ce domaine, de larges possibilités soient offertes à des investissements coordonnés pour toute l'Europe. Ainsi aurons-nous amélioré nos lignes de communication et les aurons-nous rendues plus utiles au développement économique de nos six pays.

(Applaudissements.)

M. le président. — Il n'y a plus d'orateur inscrit.

Je donne la parole à M. Spierenburg, membre de la Haute Autorité.

M. Spierenburg, membre de la Haute Autorité. — Monsieur le président, messieurs, la Haute Autorité a pris connaissance avec le plus grand intérêt du rapport sur la coordination des transports européens que M. Kapteyn a établi au nom de la Commission des transports de l'Assemblée.

Ce document, qui fait une analyse très poussée de la situation actuelle dans chacun des Etats membres de la Communauté, en montre les imperfections et apporte, par l'établissement d'un véritable corps de doctrine, des solutions fondées sur des principes dégagés de l'idée même du Marché commun.

Au nom de la Haute Autorité, vous me permettrez de féliciter chaleureusement votre Commission et M. le rapporteur en particulier.

Dans son introduction, M. Kapteyn se réfère explicitement à l'introduction du dernier Rapport général de la Haute Autorité où l'on insiste sur la nécessité impérieuse d'une politique commune de transport. Ainsi qu'il le souligne, le problème intrinsèque des transports échappe au Traité du charbon et de l'acier. Dans notre Traité, en effet, les questions relatives au transport ne sont abordées que sous l'angle des besoins du marché du charbon et de l'acier et dans la mesure où elles affectent le fonctionnement du marché, le respect de ses conditions et la réalisation de ses objectifs.

Certes, le domaine du transport du charbon et de l'acier est très vaste puisqu'il comprend les 2/5 de l'activité des transporteurs ; mais les gouvernements se sont expressément réservé leur souveraineté en matière de politique de transport. Sans doute ne peut-il en être autrement dans un marché qui est limité à un secteur.

Il s'ensuit que le marché des transports, certainement le plus important des marchés industriels, tant par son chiffre d'affaires que par sa main-d'œuvre, échappe à l'action cohérente d'une politique européenne commune. Il s'ensuit également que si la Haute Autorité a des pouvoirs propres pour interdire des mesures ou pratiques contraires au Traité, elle ne dispose guère de tels pouvoirs pour imposer des solutions constructives. Ainsi que M. Battista l'a indiqué, pour construire la Haute Autorité ne peut guère agir que par un effort continu de persuasion. Votre rapport, monsieur le rapporteur, montre clairement que toute action constructive commune se heurte souvent à l'opposition d'intérêts, de particularismes, à des préjugés et surtout à des habitudes anciennes.

Respectueuse du Traité dont elle a la garde, la Haute Autorité a exercé son action de telle sorte que l'établissement d'une politique commune des transports ne soit pas entravé. Sans nul doute, son action a su rester assez souple

pour s'adapter aux besoins réels des données actuelles du transport ; mais elle a toujours suivi une ligne générale qui va dans le sens de l'instauration de cette politique commune de transport dont nous affirmons ici la nécessité.

L'instauration de cette politique requiert, monsieur le président, d'abord une transformation des modes de penser. Il est indispensable, dans les pensées, de situer d'emblée le transport dans son domaine européen et non dans le domaine régional ou national. L'idée de tarifs particuliers, tarifs régionaux, tarifs nationaux, doit devenir une idée seconde. L'idée première, c'est celle des tarifs européens, dont les autres tarifs ne doivent plus former que des cas particuliers.

Grâce aux contacts incessants de la Haute Autorité avec les autorités compétentes dans chaque pays membre, avec le monde des transporteurs, ces idées se développent. Par lui-même, ce développement est un gage de réalisations concrètes. C'est ainsi, monsieur le président, messieurs, que toute solution véritable de l'épineuse question des tarifs de soutien est en germe dans cette obligation de modifier des modes de penser traditionnels.

Que les gouvernements mettent en application des tarifs de portée générale, nuancés, adaptés aux besoins du trafic et aux nécessités de l'exploitation des chemins de fer, que leur domaine d'application s'étende à toute la Communauté, et immédiatement s'effondrent la plupart des motifs avancés en faveur de dérogations à la règle de non-discrimination.

Monsieur le président, messieurs, sur cette transformation de nos conceptions habituelles, j'ai dû entendre ce matin une note pessimiste et je crois même quelque peu amère de la part du président de la Commission des transports. Celui-ci a exprimé une certaine amertume relativement aux réalisations dans le domaine des travaux et des responsabilités de la Haute Autorité. Il me permettra de lui répondre en quelques mots.

M. Wigny a dit en effet qu'il y avait trois phases : discrimination, tarifs directs et harmonisation. Il nous a dit que pour la première phase il avait entière satisfaction, que pour la deuxième phase un résultat avait été obtenu dans un domaine sur trois, et que, pour la troisième phase, c'était zéro. Je crois qu'il a été un peu trop pessimiste, tout en admettant cependant

que nous n'avons pas fait tout ce que nous devons faire.

Premièrement, quel est le but, quelle est la tâche de la Haute Autorité ? C'est d'éliminer les discriminations. Les discriminations dans le domaine des chemins de fer ont été éliminées, quand il y avait des ruptures de charge, par le moyen de l'introduction des tarifs directs.

Au point de vue des voies fluviales, le but est également d'éliminer les discriminations. Ici ce n'est pas par le moyen des tarifs directs, parce qu'il existe toujours des frets qui vont de bout en bout, que l'on peut éliminer les disparités existantes. Or, par accord sur le Rhin que les gouvernements viennent de conclure, cette première question a été résolue, les disparités ont été éliminées. Il existe encore, je l'avoue, des difficultés sur les autres voies d'eau, mais, au moins, en ce qui concerne les voies fluviales, un premier pas très important a été fait pour éliminer les discriminations. Je reviendrai d'ailleurs sur cette question dans mon discours.

Sur le plan routier, je répondrai à diverses questions qui m'ont été posées. Ici la difficulté est évidemment qu'on ne connaît pas les prix ; et il faut d'abord arriver à les connaître. Il faut mener là aussi l'action nécessaire, sur laquelle d'ailleurs je donnerai des explications un peu plus tard.

En ce qui concerne les problèmes d'harmonisation, je suis bien d'accord avec M. Wigny pour reconnaître qu'on n'a pas fait assez. Il connaît d'ailleurs comme moi les difficultés, et dire qu'on n'a rien fait est tout de même aller un peu trop loin.

Je crois qu'il faut tout de même voir que les trois étapes s'intègrent et que, quand nous avons établi les tarifs directs, une formule générale pour la formation des prix a été établie.

Pour la dégressivité nous avons réalisé l'unification jusqu'à 200 kilomètres ; nous avons là aussi une certaine harmonisation ; il y a une nomenclature uniforme pour la tarification du charbon et de l'acier. Il a été introduit aussi une certaine harmonisation dans les conditions de tonnage, etc.

Reste à résoudre la fameuse question de la parité des prix de transport pour les différents produits.

Je reviendrai encore sur ce point ; je voudrais avoir réussi à tempérer un peu la note pessimiste que le président de la Commission des transports a introduite dans le débat.

Ensuite, je crois, monsieur le président, que les accords ferroviaires avec la Suisse et avec l'Autriche et l'accord du Rhin sont des résultats qui peuvent être portés à l'actif de notre Communauté. Ce qu'il faut aussi porter à son actif — et nous nous en félicitons particulièrement — c'est le fait que son action va toujours dans le sens des objectifs fixés par la commission de l'Assemblée. Le principe du libre choix de l'usager, la détermination du coût maximum de production, la recherche de l'optimum économique s'inscrivent en puissance dans cette action.

Aussi, et bien que la Haute Autorité n'ait pas dans ses attributions l'établissement d'un corps de doctrine sur ces sujets, elle s'est efforcée d'orienter les gouvernements vers des solutions, limitées certes, mais en conformité avec les principes que vous avez énoncés.

C'est ainsi que, dans l'examen des problèmes d'harmonisation, la convention a prescrit de tenir compte, entre autres critères, du prix de revient des transports. Cela signifie que dans l'harmonisation des prix appliqués et dans celle des conditions de transport, la notion du prix de revient est l'un des critères les plus importants à retenir.

Sans doute, même dans une vue synthétique, le facteur prix de revient est-il le seul dont l'effet soit décisif, dans une politique à long terme ; mais encore faut-il se mettre d'accord, messieurs, sur les formes qu'il peut revêtir, ainsi que l'indique votre rapport.

❧ Ceci vous montre les difficultés de l'harmonisation. Elle nécessite pour chaque cas la détermination de critères dont l'application doit conduire la politique des transports vers la réalisation des objectifs du Traité. Ensuite, elle nécessite la transformation de ces critères objectifs en critères mesurables dans le sens le plus large du terme.

Le problème est complexe.

Prenons l'exemple le plus simple : celui de l'harmonisation des prix de transport du coke et du charbon. Le problème peut s'énoncer ainsi : si celui du charbon est fixé à 100, à quel

niveau doit être fixé celui du coke ? Pour l'examen de ce problème, les experts ferroviaires ont, dans l'ensemble, reconnu que le seul critère à retenir était celui des prix de revient ; mais dans la détermination du rapport des prix de revient intervient la répartition des coûts fixes et des coûts variables. Et l'on constate qu'il est impossible d'imposer à tous les réseaux de chemin de fer un même rapport, car ce rapport dépend des caractéristiques du trafic.

Toutefois, une analyse poussée montre qu'il est possible d'enfermer tous les rapports de ces prix de revient dans une « fourchette » européenne harmonisée. Mais là ne s'arrêtent pas les travaux. Il faut encore mesurer les conséquences directes et indirectes sur le plan économique d'une telle harmonisation. C'est à quoi, messieurs, vous le savez, s'emploie actuellement une commission d'experts économistes indépendants que nous avons désignée.

M. Kapteyn a longuement développé dans son rapport la partie « tarifs et frets » et mis en évidence certains inconvénients de politiques périmées. L'action de la Haute Autorité va dans le sens des solutions qu'il préconise en insistant auprès des gouvernements pour la mise en œuvre d'une politique cohérente.

On peut citer à cet égard les initiatives en matière de navigation rhénane. La situation de fait est la suivante : les frets internationaux sont libres ; les frets nationaux sont contrôlés. Une telle opposition entraîne automatiquement des disparités. Pour les faire disparaître, il était nécessaire d'aligner les frets sur une formule ou sur l'autre, ou sur une formule nouvelle. Compte tenu des prescriptions du Traité et de celles de l'acte de Mannheim, la Haute Autorité a pu faire adopter un accord qui, tout en réservant les politiques intérieures, soumet, en liaison avec la Haute Autorité, le niveau des frets intérieurs à une adaptation au niveau des frets internationaux représentatifs librement établis. Ainsi s'établit une politique concurrentielle générale dont la base est fournie par les frets internationaux, eux-mêmes influencés par les notions de prix de revient.

Je dois ajouter d'ailleurs que la véritable difficulté d'une solution cohérente trouve essentiellement sa source dans l'absence d'une politique européenne de coordination des transports, le niveau des frets intérieurs réglementés étant influencé par des politiques partielles et divergentes en matière de coordination.

Une difficulté semblable, et qui depuis de nombreuses années s'oppose à tout montage constructif, se retrouve dans les transports routiers à un degré encore plus élevé. Elle se traduit par l'affirmation de principes *a priori* entièrement opposés et qui reflètent davantage des oppositions d'écoles que des caractéristiques économiques répondant aux besoins concrets du monde des transports.

MM. Dollinger et Battista ont posé la question de savoir où en était la Haute Autorité à ce sujet. Je peux vous dire que la Haute Autorité a saisi le Conseil spécial de Ministres le 19 novembre et vous exposer en quelques mots les idées de la Haute Autorité sur ce point.

Premièrement, les règles de formation des prix intérieurs restent soumises aux dispositions législatives ou réglementaires de chacun des Etats membres.

Deuxièmement, le prix d'un transport international ne peut être ni supérieur à un prix maximum, ni inférieur à un prix minimum, établis pour chaque classe de marchandises et chaque condition de tonnage et fixés en fonction de la distance totale du transport, compte tenu des particularités techniques et économiques des relations. Ainsi, messieurs, on retrouve dans cette formule condensée les termes mêmes dans lesquels s'expriment vos objectifs.

Pour son application, on pourrait penser à l'établissement de deux types de « fourchettes » : la fourchette internationale et les fourchettes de relations qui viendraient s'y insérer.

Dans la conception de la fourchette internationale se retrouve l'idée de comprendre dans une forme européenne l'ensemble des prix constatés. J'attire l'attention de l'honorable M. Lichtenauer sur le fait que je ne parle pas de prix imposés.

L'établissement de fourchettes de relation de zone territoriale à zone territoriale répond à l'idée de tenir compte des caractéristiques réelles influençant les conditions techniques et économiques du transport par route et, en particulier, des possibilités générales de fret en retour, problème dont votre rapport souligne les difficultés.

Enfin, votre rapport insiste tout particulièrement sur le problème de la publicité des prix. Monsieur le président, messieurs, sachez que nous comprenons votre souci.

M. Poher et M. Dollinger ont exprimé de graves préoccupations à ce sujet. Pour les transports par route, la Haute Autorité a toujours dit et elle le répète aujourd'hui, que les prix et conditions devaient être publiés à l'avance et que les conditions de publication devaient être telles qu'à l'intérieur de la Communauté l'utilisateur soit mis à même d'avoir connaissance des prix et conditions de transport.

Cependant, messieurs, dans la situation actuelle, en l'absence de toute politique commune de coordination, des dispositions d'application suffisamment souples doivent être introduites.

Nous estimons que lorsque les prix, soit intérieurs, soit internationaux, sont contenus dans une « fourchette » suffisamment réduite, la publication de cette fourchette peut répondre à l'obligation de publicité.

Toutefois, un point demeure : celui des contrats non publics, prévus par le Traité, que la Haute Autorité ne peut pas changer. Elle doit donc admettre la possibilité de conventions particulières, qui lui sont simplement communiquées, et s'assurer de la conformité de leurs dispositions avec les principes et les prescriptions du Traité.

M. Dollinger m'a demandé comment il était possible alors de s'assurer que l'alignement sur un droit majeur qu'on a donné à un producteur est garanti. Je peux lui répondre que dans ce cas nous demandons aux gouvernements qu'ils obligent les chemins de fer à donner tous renseignements dont tout producteur de la Communauté a besoin.

Nous sommes d'accord avec vous pour dire qu'il n'est pas possible, dans un marché commun du charbon et de l'acier, que les prix des transports ne soient pas connus des producteurs. Ils doivent être connus soit par la publication, soit par la voie de renseignements que les chemins de fer devraient donner aux producteurs qui en auraient besoin.

C'est ainsi, messieurs, que nous devons certainement assortir l'usage de ces conventions particulières de prescriptions ayant pour effet d'empêcher que le fonctionnement du Marché commun, le respect de ses conditions et la réalisation de ses objectifs ne soient affectés par l'instauration d'une politique du secret.

Telles sont, messieurs, les préoccupations de la Haute Autorité en matière de transport. Vous

pouvez constater qu'elles rejoignent, sur beaucoup de points, les vôtres.

En tant que telle, la Haute Autorité n'a pas à formuler les principes d'une politique générale de transport.

Cette question échappe à sa compétence dans la mesure où les politiques nationales ne font pas obstacle aux prescriptions du Traité ; mais, forte de son expérience, elle se doit de vous apporter le témoignage de son accord avec les principes généraux que vous avez élaborés dans le rapport.

Enfin, monsieur le président, messieurs, M. Kapteyn, ce matin, dans son rapport, et plusieurs autres orateurs, notamment M. Battista, ont abordé la question institutionnelle.

En effet, le rapport préconise l'institution d'un commissariat de transports dans le cadre de la commission économique européenne et sous l'égide de la procédure inscrite dans les traités de Rome, commissariat qui aurait notamment dans ses attributions la recherche de solutions au problème intrinsèque des transports et les décisions en première instance.

L'exercice de son activité devrait tendre, semble-t-il, à l'instauration d'une *Interstate commerce commission*.

Je voudrais, monsieur le président, sous réserve d'étude plus approfondie, faire quelques remarques sur cette question institutionnelle. Tout d'abord il me paraît indispensable, si la Commission économique européenne va avec les gouvernements — puisque ce seront les gouvernements qui décideront sur proposition et après avis de l'Assemblée — que la Haute Autorité puisse participer à l'établissement d'une politique commune de transport.

Ainsi que l'a indiqué M. le rapporteur lui-même, il est un fait essentiel, à savoir que le trafic européen concerne, pour 40 p. 100, les produits du charbon et de l'acier.

Pendant quatre ans, la Haute Autorité a travaillé avec les gouvernements et sous votre pression afin de développer cette politique des transports. Le pire qui pourrait arriver serait de voir mettre en œuvre deux politiques de transport. Une telle dualité serait contraire aux prescriptions du Traité du charbon et de l'acier ou les rendrait inapplicables.

Il faut donc que la Haute Autorité participe à l'élaboration d'une politique commune des transports qui devrait être instaurée par la commission économique européenne en accord avec les Gouvernements.

En réponse aussi à M. Dollinger, je voudrais affirmer d'autre part que la Haute Autorité ne peut renoncer à l'exercice des pouvoirs de décision qui lui sont expressément conférés par le Traité du charbon et de l'acier. Je répète que rien dans le nouveau traité ne change en quoi que ce soit les articles de notre Traité, ni ses dispositions, ni les engagements pris par les Gouvernements. En matière de décision, donc, la Haute Autorité reste responsable.

Je partage les soucis de M. Battista touchant la coordination. Je vois comme tâche du commissariat celle de préparer les études et peut-être aussi de contrôler les mesures d'exécution.

En terminant, j'insisterai à nouveau sur le fait que la Haute Autorité apprécie tout particulièrement les travaux de la commission et lui en est fort reconnaissante. Elle est aussi heureuse de constater que sa propre action s'exerce en conformité avec les objectifs poursuivis par votre Assemblée. A cet égard, je puis assurer M. Caron qu'elle ne cessera de poursuivre ses travaux dans la même voie.

La Haute Autorité exprime, enfin, le ferme espoir que, grâce au précieux rapport qui a été présenté, rapport de base, et à l'influence de votre Assemblée, la mise en œuvre soit rendue possible, dans un avenir assez proche, d'une politique commune de transports, élément indispensable du marché commun que requiert l'avenir de l'Europe.

(Applaudissements.)

M. le président. — Je remercie M. Spierenburg pour son exposé et je donne la parole à M. Debré, qui me l'a demandée.

M. Debré. — Monsieur le président, mes chers collègues, mon intervention concerne presque uniquement la procédure. J'aurais préféré la faire de ma place pour éviter de lui donner un caractère trop solennel.

Notre règlement ne permet pas de poser des questions orales ; nous sommes liés par le système des questions écrites et des réponses que

la Haute Autorité doit faire à ces questions. Toutefois, les discussions de rapports tels que ceux que nous entendons depuis quelques jours permettent une certaine brèche dans la rigueur du règlement.

D'importantes questions touchant les transports ont été posées il y a quelques mois à la Haute Autorité, au sujet de certains tarifs appliqués notamment en Allemagne. La Haute Autorité a entrepris une étude d'ensemble comprenant aussi certains tarifs français dans la région dite du « Centre-Midi ».

L'extension de l'étude à ces tarifs français, après les questions qui étaient posées relativement à des tarifs allemands, était, je dois le reconnaître, tout à fait justifiée. J'éprouvais, cependant, une crainte. Ne s'agissait-il pas de gagner du temps ? Souvent, en effet, des études sont entreprises pour ajourner les solutions. Cette réflexion, ai-je besoin de le dire, est d'ordre général et s'applique à tous les exécutifs nationaux et supranationaux.

Mais M. Spierenburg vient de montrer, m'a-t-il semblé, que toute crainte était vaine et que la Haute Autorité, en condamnant tout tarif injustifié, entend prendre ses responsabilités. En raison, je le répète, de la procédure en vigueur dans cette Assemblée, je n'ai pas le droit de réclamer oralement une réponse plus précise, mais il ne m'est pas interdit, je pense, de prendre acte de la déclaration de M. Spierenburg. J'ajoute qu'il serait surprenant, après le rapport de M. Kapteyn, les déclarations de M. Wigny et l'exposé de la doctrine de la Haute Autorité, si clairement affirmée par M. Spierenburg à l'instant, que de nouvelles études soient envisagées en vue de décisions conformes à ce qui vient d'être présenté comme une doctrine définitive.

J'attends donc de la Haute Autorité une prochaine réponse mettant la pratique en conformité avec cette doctrine si justement et si honnêtement affirmée.

Je termine comme j'ai commencé : je regrette le caractère solennel que confère à cette modeste réflexion une intervention à la tribune.

M. le président. — La parole est à M. Kapteyn, rapporteur.

M. Kapteyn, rapporteur. — (N) Monsieur le président, messieurs, je serais heureux de pou-

voir m'étendre sur les observations extrêmement intéressantes qui ont été faites ici ; mais comme je sais que le temps nous presse, je n'en ferai rien. Je me bornerai donc à remercier les membres de l'Assemblée qui ont cru devoir m'adresser des éloges. En réalité, j'estime devoir ces félicitations à l'excellent travail des experts qui ont renseigné la Commission, si bien que je me sens un peu comme le cheval de labour à la fête des moissons : harnaché de neuf et empanaché, il est tout différent des autres jours, parce que la récolte est rentrée.

Cette moisson, je le répète, a été préparée par le travail exemplaire de nos experts.

Je répondrai maintenant à quelques critiques qui ont été faites, et en premier lieu à celles de M. Lichtenauer.

Vous connaissez sans doute, monsieur le président — il me suffira de vous rappeler à ce propos votre nationalité — ce dicton hollandais : « Autant de Hollandais, autant d'avis ». C'est dire combien les opinions sont divergentes chez nous ; la question des transports ne fait pas exception à la règle.

M. Lichtenauer a cité une phrase de la première page de mon rapport, et je tiens à m'en expliquer.

Quand nous déclarons que l'harmonisation est difficile à faire dans le secteur limité du charbon et de l'acier et qu'elle aura de sensibles répercussions sur le transport des marchandises qui ne relèvent pas de la Communauté, M. Lichtenauer semble vouloir nous en tenir rigueur, comme si nous en étions responsables.

Chacun sait pourtant que le Traité prescrit l'harmonisation et que c'est elle qui exerce certaines répercussions sur d'autres produits ; et ces répercussions, à leur tour, amènent les Gouvernements à soulever des objections contre l'harmonisation. J'estime donc qu'on ne peut pas en faire grief à la Commission des transports.

Monsieur le président, il était inévitable que la question de la publicité soit soulevée. A mon avis, cette question doit être examinée à la lumière du plan de coordination tel qu'il est esquissé dans le rapport et non pas en fonction de la situation actuelle où la publicité provoque de toute façon de sérieuses difficultés. Pour en juger, il faut la situer dans un système où l'harmonisa-

tion a été réalisée, grâce à quoi — et je dis ceci en réponse à la critique formulée par M. De Block — des conditions comparables sont créées pour les trois modes de transport, qui peuvent donc entrer en concurrence dans des situations comparables.

Cela implique donc aussi qu'un pays à bas salaires ne pourra pas profiter de la situation pour s'emparer de la totalité des transports en Europe.

Il faut donc accepter, dans ce système de l'égalité des conditions de concurrence, le principe de la publicité ; je n'ignore d'ailleurs pas qu'aux Pays-Bas certains milieux en sont résolument adversaires.

Sur ce point, je n'ai rien à ajouter aux remarques si précises faites par MM. Dollinger et Poher, d'autant moins que le rapport est suffisamment explicite.

M. Lichtenauer a encore fait une autre remarque qui m'a frappé. Il a qualifié de dirigisme l'idée de prier les ministres de la Communauté Economique Européenne d'accepter notre système comme base de leur politique des transports. Or, il me semble que le mot est mal choisi, puisque M. Scheel, parlant au nom du groupe libéral, s'est rallié à notre proposition. Sur ce point, il y a donc certainement un malentendu qui m'échappe.

J'en reviens à M. De Block qui a formulé un certain nombre de critiques. Peut-être en suis-je responsable en ce sens que le rapport est trop volumineux et que, dans le peu de temps dont on disposait, tout le monde n'a pas pu l'examiner de près. Au demeurant, les suggestions de M. De Block sont très intéressantes. Mais quand, à propos du point de départ, du prix de revient, il affirme que les prix du charbon devront être relevés parce que le prix des transports augmentera, je lui réponds que le rapport précise bien que la coordination, telle qu'elle est proposée, doit au contraire conduire à une réduction générale des frais de transport.

Il ne faut pas oublier que les frais de transport du charbon par rail subissent une influence du fait que les chemins de fer doivent supporter toute une série de charges découlant de la fonction publique qu'ils ont à remplir. Si on libérait les chemins de fer des charges qui les grèvent en faisant payer celles-ci d'une autre ma-

nière, les frais des chemins de fer diminueraient et on verrait se dessiner une tendance à la baisse des frais de transport pour le charbon.

Parlant de l'infrastructure, M. De Block a dit plusieurs fois que — contrairement à l'avis exprimé par les membres de la Commission — on ne peut songer à demander aux bateliers de supporter les frais de construction d'un nouveau canal.

Mais, monsieur le président, comment se fait-il que l'on attende des chemins de fer qu'ils supportent les frais d'installation d'une nouvelle ligne et, des transports routiers, qu'ils supportent une partie des frais de construction d'une nouvelle route, alors que l'on n'attend pas de la batellerie qu'elle supporte les frais de construction d'un nouveau canal ? Pour ce qui concerne l'infrastructure, ce dont il s'agit avant tout, c'est d'éviter le gaspillage. L'expérience du passé nous a appris — et le rapport le signale — que des canaux ont été creusés parce que certaines provinces, certaines régions, certaines industries désiraient voir s'établir une concurrence entre les chemins de fer et les voies d'eau. On a voulu briser le monopole des chemins de fer et c'est pourquoi on a construit un canal ; mais on s'est aperçu plus tard que les frais du canal ne pourraient jamais être supportés par les transports qui y passaient.

En ce qui concerne l'infrastructure des trois modes de transport, il ne faut pas oublier que nous devons être avares de nos deniers. L'Europe souffre d'une grave pénurie de capitaux et nous ne pouvons pas nous permettre de faire des dépenses inconsidérées. C'est pourquoi la Commission estime naturel que les trois modes des transports supportent les frais afférents aux infrastructures qui les concernent.

J'admets évidemment que, dans le cas du canal, d'autres bénéficiaires que les bateliers supportent une partie des frais, par exemple les villes qui en utilisent les eaux ou y déchargent des eaux usées. Il n'en reste pas moins que les transports par voie d'eau devront supporter, eux aussi, leur part de ces frais, faute de quoi nous n'obtiendrons pas cette juste répartition des transports qui permet d'atteindre un résultat maximum.

M. De Block a également parlé des prix minima, et je crains de ne pas m'être expliqué assez clairement à ce sujet.

Nous voulons que la concurrence soit libre, mais les conditions et tarifs doivent être publiés. Nous pouvons imaginer par exemple qu'ils seront déposés auprès de la commission dont il a été question et auprès de laquelle ils pourront être consultés. Dès lors, un concurrent pourra porter plainte auprès de la commission, s'il constate qu'une entreprise applique un tarif qui ne permet pas de faire des affaires. En pareil cas, cette commission devra procéder à une enquête pour établir si la concurrence est ruineuse ou non.

Mais cela n'équivaut pas à la fixation de tarifs et de prix minima. Cela signifie simplement qu'il existe un contrôle du mouvement des prix et que l'on n'a pas besoin de les vérifier au jour le jour. La publication des prix aura permis au transporteur qui s'estime lésé par les pratiques déloyales d'un concurrent de s'en assurer en se faisant renseigner par la commission et de déposer une réclamation.

Quant aux transports pour compte propre, il serait injuste d'interdire aux transporteurs de prendre du fret de retour pour eux-mêmes. Peut-être ce point n'a-t-il pas été indiqué clairement dans le rapport. Notre pensée n'a naturellement jamais été d'empêcher les transporteurs pour compte propre de prendre pour eux-mêmes du fret de retour, puisque ce fret est bel et bien transporté « pour compte propre ». Ce que nous voulons — et nous l'avons dit — c'est que celui qui transporte pour compte propre n'effectue pas de transports pour compte d'autrui. Je crois avoir compris que M. De Block est d'accord avec nous sur ce point.

J'en arrive maintenant aux déclarations de M. Battista. M. Battista nous a habitués à des interventions de grande classe ; c'est un homme de grande expérience dans ce domaine et de profonde sagesse, mais il sait aussi se montrer rusé compère. Ne vient-il pas d'essayer — tout en m'adressant des éloges et en me félicitant de mon air de jeunesse, hélas passé — de m'arracher des déclarations inconsidérées, comme pourrait le faire un jeune homme, des déclarations que je ne suis pas autorisé à faire au nom de la Commission des transports ?

Je suis persuadé que tous les membres de l'Assemblée Commune respectent les droits et les compétences attribués aux organes de cette Assemblée et qu'aucun d'eux n'éprouve le besoin de les entamer. Il va sans dire qu'ils ne désirent y apporter aucun changement. J'espère ainsi avoir rassuré M. Battista.

Passant aux remarques de la Haute Autorité, je remercie celle-ci très expressément pour l'appui qu'elle a accordé à la Commission des transports. La Haute Autorité sait que notre Commission la tient en grande estime ; certes, nous avons fait des critiques, mais nous les avons faites d'une voix discrète, car nous reconnaissons l'importance de l'activité que la Haute Autorité déploie et nous savons qu'elle doit affronter des difficultés redoutables. A ce propos, je dirai à M. Dollinger, qui a parlé des répercussions de l'harmonisation, qu'il ne s'agit pas que la Haute Autorité cesse son activité ; il s'agit que les gouvernements fassent quelque chose.

La Haute Autorité n'a jamais négligé de chercher à s'entendre avec les gouvernements dans les domaines les plus variés. Mais la Commission des transports a dû constater que les gouvernements sont moins pressés que la Haute Autorité d'appliquer les dispositions du Traité. Mes paroles renferment assurément une critique sérieuse, mais je n'oublie pas non plus la situation difficile dans laquelle se trouvent les gouvernements.

C'est précisément pour toutes ces raisons que nous avons été amenés à consulter des experts, soucieux que nous étions d'entendre des gens impartiaux nous dire comment on pourrait arriver à la coordination des transports. A l'intention de M. Lichtenauer j'ajouterai que ce n'étaient pas uniquement des théoriciens que nous avons consultés, c'étaient des hommes de grande expérience des affaires et dont l'un est dans les affaires depuis quelques dizaines d'années.

Je crois que ces experts ont réussi à établir une excellente ébauche ; mais nous savons fort bien que beaucoup de points de détail restent encore à régler et que les difficultés à surmonter sont encore nombreuses.

Espérons que l'Assemblée Commune et la Haute Autorité nous aideront à achever notre tâche, car il est indispensable que les gouvernements prennent conscience de la nécessité de mettre enfin la main à la pâte, faute de quoi les objectifs fixés par le Traité ne pourront jamais être atteints. Et l'activité du marché commun serait sérieusement compromise, si les dispositions concernant les transports n'étaient pas intégralement appliquées.

(Applaudissements.)

M. le président. — Je remercie M. Kapteyn pour le travail qu'il a accompli comme rapporteur de la Commission des transports.

Personne ne demande plus la parole ?...

La discussion générale est close.

L'Assemblée sera appelée ultérieurement à se prononcer sur le texte d'une proposition de résolution présentée par la Commission compétente.

Je signale dès maintenant que le rapport de M. Kapteyn, distribué sous le n° 6, constitue une édition provisoire.

L'Assemblée voudra sans doute autoriser la Commission à apporter au texte de ce rapport les mises au point et modifications de forme nécessaires.

(Assentiment.)

Le document définitif sera distribué en décembre.

8. — *Politique commerciale*

M. le président. — L'ordre du jour appelle la présentation et la discussion du rapport de M. Pleven, fait au nom de la sous-commission de la politique commerciale, sur la politique commerciale de la C.E.C.A. et les questions qu'elle soulève.

La parole est à M. Pleven, rapporteur.

M. Pleven, rapporteur. — Monsieur le président, mes chers collègues, pour la première fois depuis l'entrée en vigueur du Traité instituant la C.E.C.A., notre Assemblée Commune est saisie d'un rapport traitant de l'ensemble des questions soulevées par ce que le chapitre 10 du Traité de la C.E.C.A. intitule, sans d'ailleurs le définir explicitement, la politique commerciale de la Communauté.

Celle-ci ne pouvait pas être examinée plus tôt, car une politique commerciale ne peut se juger que sur une période de quelques années. Elle ne pouvait pas davantage être appréciée plus tard, puisque nous arrivons au terme de la période transitoire fixée par le Traité. Mais, par une intéressante coïncidence, la date à laquelle notre Assemblée se saisit de la politique commerciale de la Communauté est celle-là même où différents organismes internationaux portent des accusations, sinon des jugements, contre la politique d'intégration économique poursuivie par nos six

pays qui furent les signataires du Traité instituant la C.E.C.A. et qui sont en même temps les partenaires des traités signés dans cette même ville de Rome qui nous accueille cette semaine.

Que ce soit au G.A.T.T., que ce soit à l'O.E.C.E., que ce soit même — oh ! surprise — à la commission de tutelle des Nations Unies, nous avons vu au cours des dernières semaines la conception même du Marché commun subir des attaques convergentes. De hautes autorités n'ont pas hésité à prédire que l'union douanière voulue par nos six pays, et qui donnera naissance à la Communauté économique européenne, conduira à isoler nos pays du reste du monde, à nuire au développement du commerce mondial et même à l'économie des territoires sous-développés. Nous avons même vu il y a huit jours, le 30 octobre, le débat engagé devant le G.A.T.T. se conclure par la création d'un comité chargé d'examiner si les engagements pris par les Etats membres au sein du G.A.T.T. étaient compatibles avec les engagements résultant du traité instituant les communautés européennes.

Les principales critiques se sont concentrées sur le néo-protectionnisme que la Communauté européenne tendrait à exercer par le moyen d'une nouvelle barrière douanière, notamment dans le domaine agricole, et sur l'inclusion dans le Marché commun des territoires d'outre-mer des pays membres. En somme, depuis quelques semaines, l'idée de marché commun a fait, devant ces institutions internationales, quelque peu figure d'accusée.

Si l'on en croit certains propos qui ont été tenus, nos six pays, parce qu'ils concluent une union douanière, sont un peu comme ce personnage d'une comédie de Molière qui faisait de la prose sans le savoir : ils se lancent vers le protectionnisme et l'autarcie sans en avoir conscience.

Je me félicite que le rapport que j'ai l'honneur de présenter au nom de la sous-commission de politique commerciale de cette Assemblée nous permette d'opposer à ces prophéties les réalités qui se dégagent de cinq années d'expérience du marché commun du charbon et de l'acier et de cinq années de pratique d'une politique commerciale qui, bien loin de conduire à une réduction de tendances autarciques à l'intérieur des pays membres de la Communauté, s'est révélée, au contraire, génératrice d'une intensification des échanges.

Nous ne dirons jamais assez, pour reprendre une phrase même de M. le président de la Haute Autorité dans son exposé du 20 octobre 1956 à la réunion jointe des membres de l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe et des membres de notre Assemblée, que la part de la Communauté dans le commerce mondial en charbon, en coke, en minerai de fer et en acier, a été beaucoup plus grande que sa part dans la production mondiale de ces mêmes produits.

Nous ne répéterons jamais assez que la participation des produits de la C.E.C.A. à l'augmentation globale des échanges entre la Communauté et les pays tiers n'a cessé de progresser et que cette progression a été supérieure à celle des échanges des autres produits échappant à la compétence du Traité C.E.C.A. Nous l'avions déjà souligné en présentant au mois de juin le rapport de la Commission des affaires politiques; nous devons le redire sans cesse : la meilleure réponse aux attaques lancées contre la conception même du marché commun par des pays dont l'adhésion à ce marché général a toujours été recherchée et reste toujours désirée, cette réponse doit être trouvée dans l'expérience de la C.E.C.A.

Je ne me propose pas de reprendre dans cet exposé introductif l'intégralité du rapport, dont tous les membres de cette Assemblée ont reçu le texte depuis déjà deux semaines. Je voudrais seulement appeler l'attention de celle-ci sur deux points qui, de l'avis de votre commission, semblent essentiels parmi les dispositions du Traité pour permettre à la Communauté de remplir sa mission majeure, qui est de garantir le bon fonctionnement du marché commun du charbon et de l'acier.

Le premier de ces points concerne l'article 71 du Traité, qui fait obligation aux Etats membres de se prêter un concours mutuel dans le but d'accorder leur politique aux exigences du Marché commun. Cette obligation est indiscutable ; toutefois, la procédure qui permettrait sa mise en œuvre n'a pas été jusqu'à présent arrêtée.

Je désire souligner de façon particulière le danger que présente cette carence. Je le fais avec d'autant plus de netteté que je crains que les obstacles ne soient venus principalement du gouvernement français. J'ai quelques raisons de bien connaître les difficultés de la situation française actuelle ; mais nous ne pouvons pas permettre que, faute de mise au point d'une procédure, on en arrive indirectement à remettre en cause l'un

des principes fondamentaux du Traité de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, à savoir la réalisation de la libre circulation des marchandises.

Il s'agit là d'un problème qui, comme beaucoup d'autres problèmes liés au sujet du rapport qui vous est soumis, doit être résolu avant la fin de la période transitoire, c'est-à-dire avant le 10 février 1958. Je souhaiterais que l'Assemblée Commune, par le vote qu'elle émettra à la fin de ce débat, invitât la Haute Autorité et les gouvernements à aboutir sur cette question vitale pour la politique commerciale de la Communauté.

Le deuxième point sur lequel je désire appeler particulièrement l'attention de l'Assemblée concerne les tarifs douaniers, mais cette fois ce sera pour me réjouir que les six pays membres soient arrivés à un accord qui réalise pleinement les dispositions et l'esprit du Traité.

C'est ainsi qu'à la fin de la période transitoire entreront en vigueur les droits harmonisés de la Communauté à l'égard des pays tiers.

Comme l'a souligné à juste titre M. le président Mayer lors de la dernière réunion jointe des membres de l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe et des membres de notre Assemblée, le 19 octobre dernier, à Strasbourg, la Communauté a harmonisé ses tarifs extérieurs au niveau le moins protecteur au lieu d'appliquer à la périphérie la moyenne de ces droits.

Les pays membres sont donc allés au delà des conditions posées par le G.A.T.T. à la création de toute union douanière. C'est une réponse de plus à certaines accusations portées un peu légèrement et par anticipation contre le marché commun.

Avant d'aboutir à l'harmonisation, la Communauté avait conclu des accords de réduction tarifaire avec les Etats-Unis et l'Autriche. Toujours au sein du G.A.T.T., elle s'était déclarée prête à négocier des réductions analogues avec tous les autres Etats intéressés. Le seul pays qui ait répondu à cette invitation a été le Royaume-Uni, avec lequel la Communauté a conclu, le 24 octobre dernier, au cours de la sixième session du Conseil d'association, qui, vous le savez, groupe les représentants de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier et du Royaume-Uni, un accord de réduction des droits anglais, accord qui entrera en vigueur en même temps que les nouveaux tarifs harmonisés de la Com-

munauté, c'est-à-dire au mois de février prochain.

A ce sujet, je rappellerai brièvement que les droits anglais sont passés d'un niveau, au moins théorique, qui variait entre 15 et 33 pour cent à un niveau non supérieur à 10 pour cent, tandis que les tarifs harmonisés de la Communauté se situent entre 3 et 12 pour cent.

Ce n'est pas seulement dans le domaine des tarifs douaniers que la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier a ainsi fait la preuve qu'elle n'avait aucune tendance à développer un protectionnisme. Grâce à l'influence qu'elle a pu exercer sur les prix à l'exportation des produits qui tombent sous sa compétence, elle a pu aussi dissiper les craintes qui s'étaient exprimées au moment de sa création dans certains pays tiers. Cependant, le Traité lui conférerait fort peu de pouvoirs; mais l'influence de la Haute Autorité — je l'en félicite — a été suffisamment efficace pour éviter les excès qu'aurait pourtant pu faciliter la conjoncture.

Il est donc nécessaire que, députés de cette Assemblée appelée à devenir le Parlement des nouvelles communautés, nous réaffirmions que la première expérience partielle d'intégration européenne ne justifie aucun sujet d'inquiétude quant au développement d'un protectionnisme européen, mais qu'au contraire l'expérience de la C.E.C.A. a prouvé la volonté des six pays de rester fidèles à l'idéal d'une coopération économique internationale toujours plus poussée.

Outre les objections qui ont été faites au sein du G.A.T.T. contre les dangers d'une orientation protectionniste des communautés européennes, des critiques ont été élevées contre l'inclusion des territoires d'outre-mer dans le marché commun.

Ces critiques ne me paraissent pas correspondre à l'esprit qui a présidé à la conclusion du G. A. T. T. Des systèmes préférentiels préexistant à l'accord général, soit à l'intérieur d'un des pays contractants, comme c'est le cas pour le Commonwealth britannique, soit sous forme d'une union telle que le Benelux, ont été acceptés par le G. A. T. T. En quoi le fait que le Traité instituant la Communauté économique européenne a été conclu à une date postérieure à la conclusion du G. A. T. T. serait-il un argument pour soutenir que ce traité est contraire à l'esprit du G. A. T. T., d'autant que toute communauté économique contribue au développement

des relations à l'intérieur de son marché commun et que le développement de telles relations est précisément le principal objet du G. A. T. T. ?

Je veux également m'élever contre une suggestion qui a été faite, à savoir que le G. A. T. T. soumette la Communauté Economique Européenne à des contrôles excédant ceux qu'il impose aux autres parties contractantes de l'accord général. Il n'est peut-être pas inutile, à cet égard, de rappeler que la C. E. C. A., à la différence du marché commun général, avait dû demander une dérogation aux dispositions du G. A. T. T. du fait que l'intégration était liée au seul secteur du charbon et de l'acier. En effet, les unions douanières, aux termes de l'accord général du G. A. T. T., doivent comprendre une part substantielle de la production.

C'est pour cette raison aussi que la C. E. C. A. s'était engagée à présenter un rapport annuel pour la durée de la période transitoire sur les mesures prises pour le fonctionnement du Marché commun, obligation qui n'est pas imposée aux autres parties contractantes de l'accord général.

Quant aux préoccupations exprimées au sujet de l'inclusion dans le Marché commun des territoires d'outre-mer et qui ont donné lieu à une résolution de la commission de tutelle de l'O. N. U., il n'est jamais entré dans l'intention des signataires des Traités de Rome, pas plus que ce ne fut leur intention lorsqu'ils signèrent le Traité instituant la C.E.C.A., de faire payer aux pays tiers, en particulier aux pays tiers sous-développés, le prix de leur intégration. L'authentique esprit européen a toujours tourné le dos à de telles conceptions. La preuve peut encore en être trouvée dans le vote de votre Assemblée lors de sa dernière session en vue de l'inclusion du charbon et de l'acier dans la zone de libre-échange, ainsi que dans les négociations auxquelles se sont prêtés les six pays membres au sein de l'O. E. C. E. sur le projet britannique de zone de libre-échange.

Je suis heureux de signaler à l'Assemblée que, déférant au vœu qu'elle avait exprimé, les gouvernements ont invité la Haute Autorité à participer à la discussion relative à l'établissement de la zone de libre-échange et qu'elle est représentée dans le comité intergouvernemental au niveau ministériel, organe qui vient d'être créé par une résolution adoptée par le Conseil des ministres de l'O. E. C. E. le 19 octobre dernier.

Nous souhaitons que les gouvernements des pays membres et la Haute Autorité aboutissent à un plein accord sur les problèmes liés à l'inclusion du charbon et de l'acier dans la zone de libre-échange et que, de cette façon, la Communauté européenne exprime une position commune par une seule voix.

La décision prise par les gouvernements, conformément aux suggestions de votre Assemblée, de permettre à la Haute Autorité de participer aux négociations sur l'établissement de la zone de libre-échange est un acheminement naturel vers les modifications qu'il paraît à votre commission nécessaire d'apporter aux dispositions du Traité de la C. E. C. A. afin d'harmoniser ses dispositions avec celles du Traité instituant la Communauté économique européenne.

Dans le Traité instituant celle-ci, les Etats membres se sont engagés à transférer sur le plan européen la compétence qu'ils détenaient dans le domaine de la politique commerciale. Au contraire, en vertu de l'article 71 du Traité de la C.E.C.A., la compétence nationale en matière de politique commerciale se trouve réservée.

Il y aurait quelque illogisme — que nous ne trouvons pas dans les textes des Traités — à ce que les Etats membres de la Communauté Economique Européenne gardent leur compétence nationale dans le seul domaine du charbon et de l'acier.

La question se pose alors de savoir à qui doit être délégué cette compétence. Ce ne peut être à la Commission Economique Européenne prévue par le Traité de Marché commun, puisque les secteurs du charbon et de l'acier restent expressément soustraits à son activité. Il nous a donc semblé que nos six pays devraient accorder à la Haute Autorité, en matière de politique commerciale du charbon et de l'acier, des pouvoirs égaux à ceux que, pour tous les autres produits, ils consentent et consentiront à la Commission Economique Européenne.

Comme il ne serait pas concevable que les négociations de traités commerciaux puissent être conduites par deux autorités européennes différentes, la Commission européenne de la Communauté Economique et la Haute Autorité de la C. E. C. A., il faudra, en même temps, que soit prescrite la coordination nécessaire entre la Commission Economique Européenne et la Haute Autorité dans le domaine de la politique commerciale, comme d'ailleurs dans beaucoup d'au-

tres. Ce sera dans ce sens que nous vous demanderons, demain, par une résolution, de préciser la position de notre Assemblée.

Messieurs, je bornerai à ces réflexions la présentation du rapport de la sous-commission de la politique commerciale, que vous avez en main.

Pour conclure, j'exprimerai le souhait que notre Assemblée, lorsqu'elle se sera élargie et qu'elle sera chargée du contrôle parlementaire des nouvelles communautés européennes, préserve toujours l'esprit qui a été le sien jusqu'à présent, et dont la politique commerciale de la Communauté de la C.E.C.A. est une illustration.

A aucun moment, au cours de cette première expérience d'intégration économique partielle — nous pouvons en porter témoignage — les six pays membres et leur communauté n'ont manifesté aucune des tendances qu'on accuse aujourd'hui les traités de marché commun de favoriser.

A aucun moment, au cours de ces cinq années, nous n'avons trouvé trace dans la politique commerciale de la C. E. C. A. ni d'un esprit de protectionnisme, ni de soucis d'égoïsme, fût-ce d'un égoïsme sacré.

A aucun moment, on n'a pu relever aucune inclination de la part de la C.E.C.A. à se replier sur elle-même. La politique commerciale s'est constamment insérée dans une conception favorable à l'extension des relations de l'Europe avec le reste du monde.

C'est dans ce sens qu'elle offre à la Communauté Economique Européenne un précédent dont je suis persuadé que les institutions de cette Communauté sauront s'inspirer et auquel elles voudront rester fidèles.

Les inquiétudes qui ont été exprimées avec tant de profusion au cours des dernières semaines soit à l'O. E. C. E., soit au G. A. T. T., soit à la Commission de tutelle, nous apparaissent trop souvent comme la résultante de véritables procès d'intention. Il n'y a aucune raison pour que les nouvelles Communautés européennes, qui sont issues du même esprit que la C. E. C. A., n'imitent pas son exemple, qui a été de ne jamais séparer la cause de l'Europe de celle de la coopération internationale dans son sens le plus étendu.

(Applaudissements.)

(M. Fohrmann remplace M. Rip au fauteuil de la présidence.)

PRESIDENCE DE M. FOHRMANN*Vice-président*

M. le président. — La parole est à M. Gilles Gozard, président de la sous-commission de la politique commerciale.

M. Gilles Gozard, président de la sous-commission de la politique commerciale. — Monsieur le président, mes chers collègues, je m'en voudrais d'ajouter maintenant quoi que ce soit au remarquable rapport du président Pleven et au pertinent exposé qu'il vient de faire.

Permettez-moi cependant, comme président de la sous-commission de la politique commerciale, d'essayer, en quelque sorte, de placer le rapport du président Pleven aussi bien dans le cadre des préoccupations de notre Assemblée Commune que dans les perspectives présentes de la création des nouvelles communautés européennes et de l'évolution de la C. E. C. A.

Comme vous le rappelait, il y a un instant, le président Pleven, c'est la première fois que l'Assemblée Commune se trouve saisie d'un rapport spécialement consacré à la politique commerciale de la C. E. C. A.

De prime abord et pour un esprit non averti, il pourrait paraître surprenant que notre Assemblée ait attendu près de cinq ans depuis la mise en vigueur du Traité et l'approche de la fin de la période transitoire pour se préoccuper de ce problème. Il serait profondément inexact d'en déduire que notre Assemblée ne s'est jamais penchée sur la politique commerciale de la Communauté et son développement. Il suffirait, à cet égard, de reprendre tel ou tel rapport de la Commission des affaires politiques ou encore de la Commission du marché commun pour y retrouver, très clairement exprimé, l'intérêt porté par les membres de notre Assemblée à ces problèmes. Le président Pleven l'a rappelé fort opportunément en préambule de son rapport.

Cet intérêt s'est d'ailleurs trouvé concrétisé par la création et la constitution de la sous-commission de la politique commerciale au nom de laquelle M. Pleven a rapporté aujourd'hui.

Notre Assemblée se trouve cependant dans une situation particulière en raison du laconisme du Traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier en ce qui concerne la politique commerciale. Bien plus, les dispositions expresses de l'article 71 stipulent que, sauf excep-

tion prévue par le Traité lui-même, la compétence, en matière de politique commerciale, demeure aux Etats membres. Il fallait donc tout d'abord, et comme pour lever un préalable, permettre à la Communauté de déterminer l'étendue de son domaine et son champ d'action possible en la matière.

Une première possibilité lui en a été donnée par les dispositions de l'alinéa 2 de l'article 86 du Traité qui édicte l'obligation générale, pour les Etats membres, de s'abstenir de toute mesure incompatible avec les principes généraux du marché commun. Ainsi, tout en demeurant, en principe, maîtres de leur politique commerciale en ce qu'elle touche aux produits et aux matières premières fournis par la Communauté, les Etats membres ne peuvent rien faire en la matière qui serait de nature à nuire aux objectifs de celle-ci.

Les organes de la Communauté se trouvent ainsi déjà avoir vocation aux questions commerciales pour s'assurer que les Etats membres respectent bien leurs obligations dans la conduite de leur politique commerciale propre.

Mais bien plus, ainsi que l'a relevé le président Pleven dans son rapport, l'article 3 du Traité donne mission aux institutions de la Communauté de veiller à l'approvisionnement régulier du marché commun en tenant compte des besoins des pays tiers et de promouvoir le développement des échanges internationaux, comme aussi de veiller au respect de limites équitables dans les prix pratiqués sur les marchés extérieurs.

Ainsi, la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier est, tout au contraire d'une institution autarcique, largement ouverte sur l'extérieur. Une preuve tangible en est fournie par le seul fait que c'est la Communauté qui fournit les plus grandes quantités d'acier exportées sur le marché mondial.

Par ailleurs, le fonctionnement même de la Communauté, la réalisation des objectifs généraux et l'évolution de la politique charbonnière et sidérurgique sont conditionnés par l'évolution économique générale.

Enfin, certaines dispositions particulières du Traité donnent expressément mandat à la Haute Autorité de surveiller certaines manifestations de la politique commerciale des Etats membres. Elle a, d'ailleurs, parfaitement rempli sa mis-

sion à cet égard. Dès lors, sans même qu'il y eût besoin d'une sorte d'extrapolation des dispositions du Traité, passée cette période de décantation qui devait permettre de mieux délimiter la matière, notre Assemblée devait tout naturellement être amenée à consacrer plus spécialement certains de ses travaux à la politique commerciale de la Communauté.

Le rapport qui vous est soumis aujourd'hui vous en donne occasion plus précise en analysant, en particulier, les résultats déjà obtenus, et ils ne sont pas négligeables. Les négociations avec les pays tiers, notamment avec la Grande-Bretagne, les Etats-Unis et l'Autriche, ont abouti à des accords tarifaires intéressants. Les tarifs extérieurs des pays membres de la Communauté ont été harmonisés. Dans d'autres directions plus particulières, les conditions de la conjoncture ou circonstances spéciales prévues par le Traité ne s'étant pas présentées, la Haute Autorité n'a pas eu l'occasion d'utiliser les droits ou les pouvoirs que lui conférait le Traité. Mais nous pouvons espérer que, pour autant, ils ne seront pas tombés en désuétude.

Cependant, des problèmes ont surgi à raison de faits spéciaux qui revêtent une actualité pressante. C'est ainsi que la nécessité dans laquelle se trouve la Communauté de faire appel à du charbon des Etats-Unis pour compléter nos livraisons et satisfaire les besoins de certains consommateurs, a soulevé le problème des frets. La variation considérable en baisse enregistrée pour ces frets a fait surgir la question de l'intérêt réel de la conclusion de contrats d'affrètements à long terme.

De même, l'accroissement important, d'ores et déjà prévisible, des besoins en minerai soulève le problème de l'organisation préalable des importations pour la satisfaction des besoins de pointe.

Les exportations indirectes de produits sidérurgiques posent également un problème délicat dont l'examen n'a pas présenté, jusqu'à maintenant, une urgence particulière en raison de l'évolution favorable de la conjoncture, mais qui mérite cependant une étude spéciale à laquelle votre sous-commission de politique commerciale se propose de procéder.

Enfin, le caractère antiéconomique de la coexistence de courants inverses de charbon américain et de charbon de la Communauté a conduit la Haute Autorité à demander au Con-

seil Spécial de Ministres d'étudier la possibilité de les réduire dans la mesure commercialement convenable et possible. C'est une question qui ne manquera certainement pas d'être suivie par l'Assemblée.

Il est une autre question qui ne saurait échapper à votre attention et à laquelle la sous-commission de la politique commerciale sera conduite, sans nul doute, à consacrer une partie de ses travaux : c'est celle de l'institution d'une zone de libre-échange complémentaire du marché commun.

La création d'une zone de libre-échange ne se pose pas seulement pour le marché commun général. Elle doit être également envisagée pour le marché commun du charbon et de l'acier.

N'aurions-nous pas, là encore, l'occasion de montrer, en partant de situations déjà acquises grâce aux cinq années de fonctionnement de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, la possibilité et l'efficacité d'une construction que tout le monde appelle de ses vœux, mais à laquelle — il faut bien le reconnaître — certains posent encore des conditions qui, si elles étaient retenues, mettraient en cause le principe même de la création d'une zone de libre-échange.

Je suis persuadé, pour ma part, que sur ce point particulier l'Assemblée Commune et sa ou ses commissions compétentes ne manqueront pas d'apporter une contribution efficace à l'élaboration et au développement d'une organisation qui réalisera un nouveau progrès sensible dans la voie d'une Europe géographiquement plus vraie que celle qui comprend seulement les pays membres de la C. E. C. A. Ainsi nous contribuerons à répondre aux détracteurs des actuelles communautés européennes en leur apportant la preuve que celles-ci constituent un excellent point de départ pour l'édification de la construction européenne englobant les quinze, seize ou dix-sept pays de l'Europe libre.

Ainsi, monsieur le président, mes chers collègues, il est permis de dire qu'à aucun moment les problèmes si importants de la politique commerciale ne sont demeurés hors de nos préoccupations et que celles-ci n'ont fait que s'accroître à leur égard.

Au surplus, la réunion annuelle que tiennent les membres de notre Assemblée avec les membres de l'Assemblée Consultative du Conseil de

l'Europe a permis, cette année encore, de mesurer l'importance qui devait être logiquement donnée et que nous donnons effectivement aux relations commerciales de la Communauté avec les pays tiers.

Les institutions de la Communauté ont eu, dès les premières années de leur existence, d'excellents rapports avec les autres organisations internationales. De cette façon, les représentants des pays non membres de la Communauté ont eu la possibilité, au sein des différentes instances, d'examiner et de discuter franchement la politique suivie par la Communauté.

Je désirerais rappeler de façon toute particulière la collaboration avec l'O.E.C.E. qui a contribué, comme l'a dit récemment à Strasbourg le président René Mayer, à résoudre la crise énergétique qui avait menacé l'Europe après les événements de Suez.

Je rappellerai aussi les discussions, auxquelles faisant allusion le président Pleven, qui trouvent leur place actuellement au sein du G.A.T.T., où les pays membres de la Communauté présentent un rapport qui est très sérieusement discuté.

Cependant, pour nous, parlementaires, les débats au sein de la réunion jointe avec les membres de l'Assemblée consultative revêtent une signification particulière, car ils nous permettent de discuter sur le plan parlementaire des problèmes d'intérêt commun avec les représentants des pays tiers.

Ainsi, au cours de la dernière réunion qui s'est tenue à Strasbourg le 19 octobre et au cours de laquelle j'ai eu l'honneur de présenter le rapport annuel sur les activités de l'Assemblée Commune, la matière qui est aujourd'hui l'objet du rapport de M. Pleven s'est très naturellement placée au centre du débat, comme cela avait d'ailleurs été le cas les années précédentes. Les prix de l'acier de la Communauté à l'exportation ont été encore une fois discutés, mais je crois pouvoir dire que sur ce point, qui pendant toutes ces années a occupé et préoccupe encore l'Assemblée à cause des plaintes exprimées par des pays tiers, la Communauté a su trouver un juste équilibre entre sa mission de contribuer à l'augmentation des échanges internationaux et la tâche qui est la sienne de faire fonctionner le marché commun des six pays suivant les dispositions du Traité. Elle a pu démontrer que les prix à l'exportation sont restés dans les limites équitables

qu'exige le Traité, même si l'effet stabilisateur qui s'est produit à l'intérieur du marché commun ne s'est pas manifesté de la même façon vis-à-vis des pays tiers, ce qui d'ailleurs, n'aurait pu être. En effet, ainsi que M. Pleven l'a souligné dans son rapport, les six pays membres ont assumé, pour les périodes de crise, des obligations qui constituent la contre-partie des avantages apportés par la stabilisation. Les pays tiers ne peuvent bénéficier de ces avantages qu'en adhérant à la Communauté et donc en assumant aussi les obligations.

La Haute Autorité a fait connaître, par la voix de son président à Strasbourg, l'influence modératrice du marché commun sur les prix à l'exportation.

Ainsi la Communauté a été fidèle à ses objectifs fondamentaux et n'a, en aucune façon, fait peser sur les pays tiers le bénéfice qu'elle pouvait tirer de son marché commun.

Dans le secteur de l'énergie, la Haute Autorité a souligné encore une fois, dans l'intervention de son président, l'augmentation de l'importation de combustibles qui est à prévoir pour les prochaines années et qui impose à l'Europe une politique coordonnée dans ce domaine.

Nous avons pris acte avec satisfaction que, par la signature des traités de Rome, les gouvernements des pays membres ont chargé la Haute Autorité de faire des propositions pour une politique énergétique commune, ce qui va au devant du vœu, exprimé à plusieurs reprises par notre Assemblée.

Dans le cadre de cette politique commune les relations commerciales avec les pays tiers devront se développer et s'étendre à des pays autres que ceux avec lesquels la Communauté a eu jusqu'ici l'habitude d'avoir des rapports. En vue de ce développement, l'expérience déjà acquise au cours des cinq premières années en matière de charbon et d'acier et les succès obtenus dans le fonctionnement de ce marché commun ne manqueront pas de faciliter l'action de la Communauté.

Mais, monsieur le président, mes chers collègues, le Traité de Rome instituant la Communauté économique européenne donne un aspect nouveau au problème qui nous préoccupe présentement, puisque la matière de la politique commerciale se trouve transférée de la compé-

tence des Etats membres de la Communauté à celle de la Communauté économique européenne.

C'est le principe d'une politique commerciale commune qui est posé, aussi bien par le préambule que par les articles 3 et 6 du Traité instituant la communauté économique européenne.

Ce sont les institutions de la Communauté qui auront à élaborer cette politique commune qui échappera à la compétence nationale.

Sans doute, tout comme en ce qui concerne la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, les politiques économiques des Etats membres demeurent indépendantes, les Etats membres n'ayant d'autres obligations en la matière que de coordonner et d'harmoniser leurs politiques économiques.

Mais toute une série de dispositions du Traité prévoient les mesures qui seront mises en œuvre pendant la période transitoire pour aboutir à créer les conditions les plus efficaces, et les plus favorables, à la fin de la période transitoire, au développement de la politique commune fondée, dit le Traité, sur des principes uniformes, notamment en ce qui concerne les modifications tarifaires, la conclusion d'accords tarifaires et commerciaux, l'uniformisation des mesures de libération, la politique d'exportation, ainsi que les mesures de défense commerciale.

Les Etats membres s'étant ainsi engagés à transférer progressivement, sur le plan européen, la compétence qu'ils détiennent dans le domaine de la politique commerciale, la situation prévue par l'article 71 du Traité de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, qui maintient la compétence nationale en la matière, va se trouver, en fait, transformée, bien que les dispositions du Traité de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier n'aient pas elles-mêmes été modifiées.

Il serait paradoxal et même à proprement parler inconcevable que les Etats membres conservent leur compétence dans le domaine des questions commerciales uniquement pour le charbon et l'acier.

Par ailleurs, bien qu'un cloisonnement effectif soit en la matière, comme en beaucoup d'autres, pratiquement impossible à réaliser et même condamnable, il apparaît que la façon la plus efficace d'aboutir à une meilleure coordination des

politiques commerciales de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier et de celles menées dans le cadre de la Communauté Economique Européenne serait d'abord de confier à la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier la compétence commerciale dans le domaine du charbon et de l'acier. Ce n'est qu'en procédant ainsi, comme le demande d'ailleurs M. Pleven dans son rapport au nom de la sous-commission, que l'on pourra réaliser l'harmonisation nécessaire des politiques commerciales des diverses communautés européennes.

On évitera en même temps, je pense, certains tâtonnements et les pertes de temps qui ne manqueraient pas de se produire si l'on voulait transférer la compétence commerciale dans ce domaine au marché commun généralisé. Il est beaucoup plus réaliste de transférer ces compétences des pays membres aux institutions de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier.

La coordination des politiques ne manquera pas de se réaliser assez aisément et, pourrait-on dire, par la force des choses, entre le marché commun général et la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier.

En procédant ainsi on pourra éviter la fragmentation de l'Europe, qui permettrait le développement de chacune des institutions, isolément les unes des autres, dans des directions divergentes qui ne manqueraient pas de devenir rapidement contraires et même contradictoires, et qui, si elles ne l'empêchaient pas, retarderaient tout au moins singulièrement l'intégration ultérieure; en même temps sera évité l'écueil qui consisterait à ne pas tenir compte des résultats déjà obtenus dans le cadre de la C.E.C.A.

En préconisant une telle solution, nous agissons en pragmatistes qui ne mésestiment pas l'importance des faits et se préoccupent essentiellement d'aller à l'idéal en tenant compte du réel.

Les cinq années d'expérience de la C.E.C.A. ont, en effet, fait ressortir combien sont multiples les difficultés qui naissent d'une répartition par secteur. De nombreux problèmes, et spécialement les problèmes sociaux, les problèmes commerciaux, ne peuvent se résoudre que sur un plan d'ensemble englobant la totalité de leurs aspects dans tous les domaines.

La sagesse des rédacteurs des Traités de Rome a évité l'écueil d'une multiplicité des assemblées

parlementaires, spécialisées chacune dans le domaine d'une communauté. Nous aurons, et nous nous en félicitons vivement, une assemblée unique.

Cette unification, ou plus exactement cet alignement des pouvoirs des institutions communautaires sur ceux accordés par le Traité de Rome à la Communauté économique européenne en matière de politique commerciale, est la seule méthode constructive qui puisse aboutir à l'édification d'une Europe solidement construite.

Nous devons avoir conscience d'avoir bien œuvré dans le sens d'une politique commerciale ouvrant largement la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier aux relations avec les pays tiers.

Il nous faut aujourd'hui accentuer les pouvoirs des institutions communautaires de la C. E. C. A. dans le domaine commercial pour que l'Europe, dont la construction est désormais pour nous une certitude, se développe avec toute l'harmonie nécessaire en créant des conditions de vie meilleures, un niveau de vie plus élevé, bases indispensables au maintien de la liberté et à l'épanouissement de la personne humaine.

(Applaudissements.)

M. le président. — Nous sommes maintenant obligés d'interrompre nos travaux.

Je rappelle que la journée de demain sera consacrée à un échange de vues avec la Haute Autorité et le Conseil spécial de Ministres.

En conséquence, la suite du débat sur la politique commerciale doit être reportée à samedi matin.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

9. — *Ordre du jour*

M. le président. — Prochaine séance, demain vendredi 8 novembre, à 11 heures et à 15 heures 30, avec l'ordre du jour suivant :

Echange de vues avec la Haute Autorité et le Conseil Spécial de Ministres sur les problèmes généraux que pose la coordination de la politique des Etats membres de la Communauté en matière économique, dans le domaine des transports et en matière de législation sociale.

La séance est levée.

(La séance est levée à 18 h. 40.)

